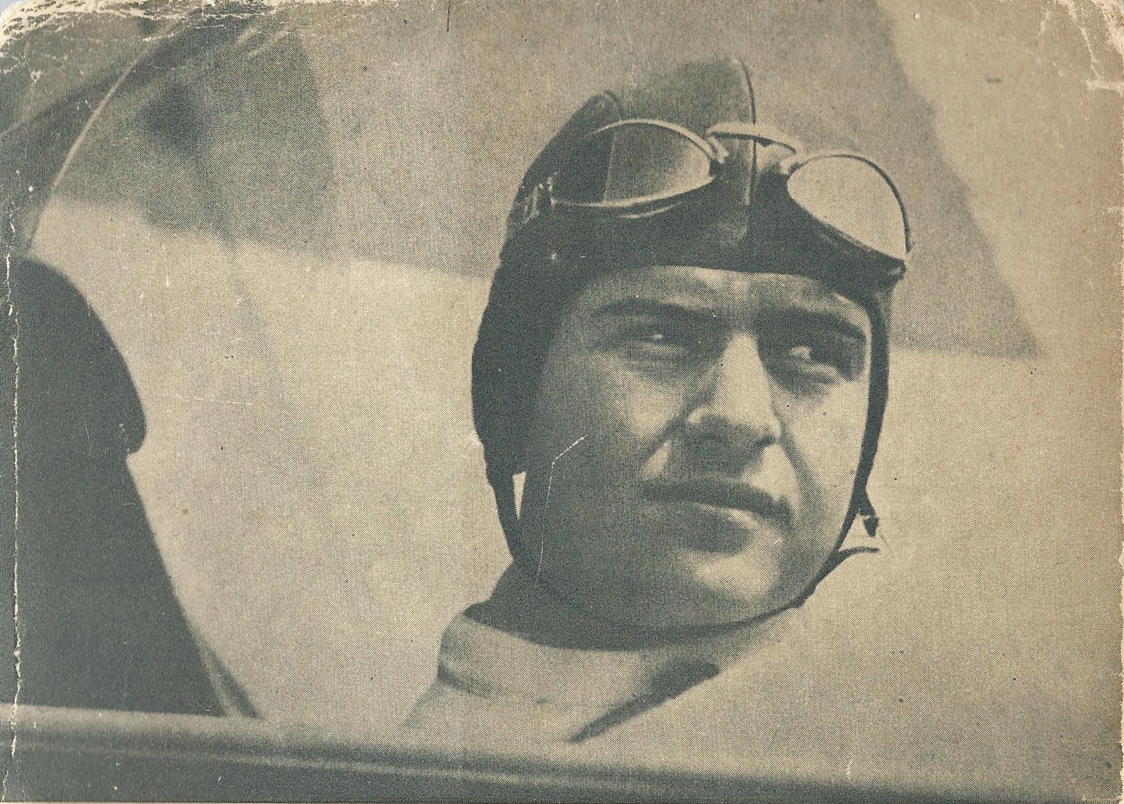


BENITO MUSSOLINI

PUHUN BRUNON KANSSA

OTAVA

Benito Mussolini:

PUHUN BRUNON KANSSA

Mussolinin poika Bruno, joka vain 24-vuotiaana sai v. 1941 surmansa koelennolla koneen syöksyessä maahan, oli koko Italian kansan suosikki ja nautti muissakin maissa mainetta ja ihailua. Hänen nimeään ympäröi urheilutähden ja ilmailusankarin romanttinen hohde. Eikä ihme, sillä hän oli todella nykyajan urheilevan ja toimintatarmoisen nuorison ihannetyyppi, jossa yhtyivät jalo urheilun harrastus, määrätietoinen toiminnanhalu, ankara velvollisuudentunto ja henkisille harrastuksille avoin mieli. Nuoresta iästään huolimatta hän oli ehtinyt saada aikaan jo paljon näkyvää sekä sotilas- että siviili-ilmailun alalla.

Bruno Mussolinin kuolema järkytti koko Italian kansaa. Hänestä kirjoitettiin lukemattomia muistosanoja. Kauneimman muistomerkin sankarinuorukaiselle pystytti hänen isänsä, itse Duce, tässä kirjassaan, jossa hän kuvittelee puhelevansa poikansa kanssa ja sillä tavoin käy läpi hänen elämänsä vaiheet samalla luoden isänrakkauden lämpimästi värittämän, mutta liioittelemattoman kuvan pojastaan.

Unkalle elokuussa -43.
N.

PUHUN BRUNON KANSSA

BENITO MUSSOLINI

PUHUN BRUNON KANSSA

SUOMENTANUT
MARJATTA TISSARI



HELSINGISSÄ
KUSTANNUSOSAKEYHTIÖ OTAVA

KUSTANNUS-
OSAKEYHTIÖ
O T A V A N
KIRJAPAINO
HELSINGISSÄ
1 9 4 3

Marinalle
jotta hän kerran oppisi tuntemaan
isänsä

I luku

OLIT JOKU

Ennenkuin puhun sinulle olen odottanut, että ne surujuhlat, jotka perinnäisen tavan mukaan vietettiin kolmenkymmenen päivän kuluttua kuolemastasi, olisivat päättyneet. Nyt ne ovat päättyneet. Tahdoin, että niitä vietettäisiin yksinomaan seuduilla, jotka olivat lyhyen, maisen vaelluksesi tärkeitä pysähdyspaikkoja; luulen, että näin olen arvannut sinun oman toivomuksesi. Salli minun nimissäsi kiittää kaikkia, jotka ovat sinua itkeneet. Heitä on ollut paljon, lukemattoman paljon. Suuria ja pieniä, tuttuja ja tuntemattomia, vanhoja ja nuoria. Kokonaiset väkijoukot olivat asettuneet teiden varsille, joiden kautta kulki viimeinen matkasi Pisasta Predappioon. Monien silmissä oli kyyneleitä, ja elokuun korkeassa päivässä vallitsi hiljaisuus, jonka vertaista ei ole ollut. Tuhannet käsivarret kohosivat tervehtimään sinua. Helposti eivät häviä mielestäni Firenzen naisten kalpeus ja mielenliikutus, nyyhkytykset, jotka ottivat sinut vastaan, kun arkkuasi nostettiin vaunuihin Forlìssa, eivätkä maalaistyttöset, jotka polvistuivat rukoukseen sinun mennessäsi ohitse. Vallitsi syvä, yleinen, välitön suru. Miksi? Ei siksi, että nimesi on Mussolini. Sinua sanottiin, sinua sanotaan yhä Brunoksi. Jossain salaisessa, selittämättömässä herkkyydessään he nimittävät sinua niin, Italian kansa, urheilukenttien ja koulujen nuoret sekä aseissa olevat nuorukaiset. Tämä merkitsi, että olit joku, että olit itse raivannut itsellesi tien ja että halusit luottaa ja luotit elämässä itseesi etkä isäsi nimeen.

Kun elokuun 7 päivän aamuna (1941) levisi odottamatta tieto, että olit kuollut, ihmiset sanoivatkin: Bruno on kuollut! Kirjoitan sinulle tässä Villa Torlonian huoneessa, johon iltaisin tulit selailemaan sinulle ojentamiani lehtiä. Seinillä on valokuviasi. Muuan niistä näyttää katsovan minuun hivenen alakuloisesti. Useita kertoja, toiminnan täyteisen päiväsi harvoina taukoina, yllätin katseesi pohjalta jotain selittämätöntä, etäistä, ikäänkuin odottavaa. Kuvailen tässä elämäsi ympyrän: se on täydellinen, se kulkee maailmansodasta toiseen. Kun synnyit Milanossa, Via Castelmorronen 19:ssä, kuudennessa kerroksessa, Italia oli sodassa ja valmistautui nousuunsa. Oli vuosi 1918, huhtikuun 22 päivä. Minä itse olin poissa. Olin mennyt Genovaan ollakseni mukana juhlallisuuksissa, joissa Ansaldo-tehtaitten työläisten isänmaalle lahjoittama »Battisti» tykistöpatteri luovutettiin. Palatessani kuulin sinun ensi itkusi. Olit tullut maailmaan vaikeuksitta. Äitisi tuskin ehti heittäytyä vuoteeseen. Kun sota oli loppunut, muutimme kotimme Via Foro Bonaparten 38:aan, tälläkin kertaa viimeiseen kerrokseen. Kuluivat vuodet 1920, 21, 22. Useita kertoja heräsit kaupungilta päivin ja öin kuuluvaan ammuskeluun ja vastapäisessä Arenassa puhjenneisiin mellakoihin. Kuristustauti iski sinuun odottamatta ja saattoi sinut vaaraan. Muistan, että äitisi lieventääkseen tukehtumiskohtauksia kanniskeli sinua edestakaisin ahtaassa käytävässä tuskissaan ja itkien. Sinä pelastuit. Ehkä juuri siitä pitäen äitisi tunsi sinua kohtaan erikoista rakkautta. Sinun Milanon muistosi kuuluvat lapsuusaikaan. Koulu, ensi leikit, ensimmäiset kokemukset yhteiselämästä balillojen ja avanguardistien parissa. Monet valokuvat, jotka periytyvät noilta ajoilta, paljastavat jo sinussa kamppailijan ja urheilijan mielen. Kymmenvuotiaana harrastit jo melkein kaikkia urheilulajeja, vaarallisimpiakin. Mikä vain oli konetta, kilpailua, lihasponnistusta, veti sinua puoleensa. Kukapa ei muistaisi polkupyörällä, moottoripyörällä, autolla tekemiäsi retkiä pitkin Carpenaa ympäröivän tasangon suoria teitä? Jo silloin vauhti näytti ole-

van sinun jumalasi tai paha henkesi. Kuinka monta kertaa palasitkaan pörröisin päin, kasvot hehkuvina, hiestä märkänä — joskus naarmuisena — ja nukahdit siinä samassa väsyneenä — joskus ruokaan koskematta — ja nukuit nuoruuden verratonta unta.

Vuoden 1929 syksyllä yhdyimme vihdoin kaikki Roomassa, ja täällä alkaa elämäsi toinen ja viimeinen vaihe. Jotain Milanon päiviltä oli jäänyt sieluusi, ja useasti sinua vaivasi varhaisimman lapsuuden kaipuu, ja mielessäsi välähtelivät muistot, jo hiukan ajan himmentäminä.

Roomassa sinun nuoruutesi puhkesi kukkaan keväisen runsaana. Koulu ja urheilu olivat elämäsi keskeisenä osana. Liikutusta tuntien olen käynyt läpi lyseo-kymnaasi Tasson rehtorien, lehtorien Grossin ja Amanten, viikoittaiset selonteot. Seurasin näin opintojesi kulkua, mihin en koskaan ole vaikuttanut. Milloinkaan en ole neuvonut sinua tai opettanut sinulle mitään. Olematta luokan ensimmäinen kuuluit parhaitten joukkoon. Kuten kaikilla nuorilla oli sinullakin vastenmielisyytesi joihinkin aineisiin ja suhteellisesti helpoimpiin kuten englantiin, mutta tarvittiin vain opettajan kehoitus, jotta sinun alati valpas velvollisuudentuntosi, usein suurempi kuin mitä ikäsi edellytti, palautti sinut jälleen työsi ääreen.

Noina vuosina syntyivät ensimmäiset kertomuksesi, luonnollisestikin jännitystarinoita, vieläpä hurjan jännittäviä, jotka veljesi Vittorion perustama *Penna dei Ragazzi* lehti majoitti palstoillensa salanimellä »Beudo». Lukemasi vastasi taipumuksiasi: Salgari ensi sijalla, sitten novelli- ja romaanikirjailijoita, muitakin kuin italialaisia, sekä suuri määrä kuvalehtiä, etenkin urheilun alalta. Innostus elokuviin. Melkein joka ilta mentiin »Palazzetto Medievaleen» katsomaan filmejä, joista monet selostettiin tai arvosteltiin lehdessänne. Se ei enää ollutkaan ensi vuosien pieni, monistettu vihkonen, vaan se painettiin oikeassa kirjapainossa ja käytti kansilehdellä hallitusmuodon eri vuosia. Näin sen nimenä peräkkäin oli vuosi XI—XII—XIII aina Abessinian sotaan asti.

Minä näin lehden numerot niiden ilmestyttyä niinkuin kuka muu lukija hyvänsä. Ryhmä nuorukaisia, ei yksinomaan Roomasta, oli kerääntynyt toimittamaan lehteä, joka herätti ajatuksen *Ludi juveniles*-nuorisokisojen pitämisestä ja järjesti niiden ensimmäiset onnistuneet juhlallisuudet.

Unohtumattomia vuosia Villa Torloniassa! Aamuisin minä olin jalkeilla ennen kaikkia muita. Olin jo pukeutunut, valmiina jokapäiväistä ratsastusretkeäni varten, kun sinä ja Vittorio tulitte huoneeseeni toivottaaksenne minulle hyvää huomenta, ennenkuin lähditte kouluun autolla tai jalan. Kello kolmeltatoista kokoonnuimme kaikki suuren pöydän ääreen, missä sinun tuolisi on nyt tyhjä. Iltapäivällä, opiskelulle ja kotitehtäville omistettujen tuntien jälkeen, tulivat ystäväsi joukoittain. Mies, jolla on ollut niin läheinen sija elämässäsi, miliisieversti Reatto, Amba Uorkissa kaatuneen sankarillisen alppijääkärin isä, peräytyi hyvässä järjestyksessä. Pieni filmauskone pyöri ja kuvasi teidän leikkinne. Toisinaan ne olivat leikkisotia tutkimusmatkailijain ja villien välillä, toisinaan taas urheilukilpailuja, viattomia piloja tai tutkimusretkiä Villa Torlonian maakerroksiin. Sinä juuri tunkeuduit ensi kertaa Teatterin kellareihin ja tutkit yhdessä Vittorion ja ystäviesi kanssa katakombit. Edelleen teitte retkiä polkupyörällä, moottoripyörällä tai autolla pitkin teitä tai juoksitte poikki nurmikoiden, kun niille keväisin nousi korkea, tiheä ruoho ja kasvihuoneista, jotka oli avattu Teatterin suurista ikkunoista heijastuvalle auringolle, levisi ilmoille väkeviä tuoksuja. Joskus taas kiipesit tähystäjäksi suuriin puihin ihmeellisessä puistossa, jota vartioivat liikkumattomat, juhlalliset pinjat. Iltaisin hiukan elokuvia ja vasta näinä viimeisinä vuosina teatteri, josta erikoisesti pidit. Nyt sinun huoneesi vasemmalla, rakennuksen viimeisessä kerroksessa, on ja pysyy tyhjänä. Menin sitä katsomaan. Kaikki on yksinkertaista, kuten sinä tahdoit, sotilaan huone. Nurkassa ovat vieläkin kirjasi haluamassasi järjestyksessä. Ensimmäisessä kerroksessa, sielläkin vasemmalla, on kolme huonetta, joissa vietit melkoisen osan iltapäivää. Siellä ovat

vielä sinun muistoesineesi. Muistot metsästysretkiltäsi Afrikassa. Suurriistakiväärisi. Tropiikkikypäri. Kaukana ja lähellä otetut valokuvat. Gramofonisi ja levysi ensimmäisessä huoneessa. Toisessa koulukirjasi. Kolmas huone oli kokouksia ja leikkejä varten. Toisinaan kuului levyjen jälkeen sinun äänesi kaikuen pitkin suurta rautatammikujannetta. Sinä siellä lauloit. Musiikki miellytti sinua, ja olen nähnyt käsissäsi kerran toisensa jälkeen ulkomaisia soittimia kuten banjon ja meikäläisiä kuten harmonikan tai kitaran ja torven, joka pani seinät järisemään.

Tästä sinun musiikin rakkaudestasi puhuu Vittorio näin: »Bruno piti paljon musiikista. Hän sieti jazzimusiikkia, mutta ei milloinkaan ollut siihen ihastunut. Sitten hän antautui innolla harrastamaan oopperamusiikkia. Oopperan maailma miellytti häntä. Aito romagnalainen kun oli, hänestä oli hauskaa väitellä tämän tai tuon tenorin lahjoista tai jonkun sopraanon lahjakkuudesta. Hän oli mielissään keksiessään nuorten joukosta kelvollista ainesta, ja olen varma, että hänestä vanhoilla päivillään olisi tullut oopperataiteen suojelija. Hänellä oli joukoittain kuuluisien taiteilijoiden laulamia levyjä, ja vaikka hän pitikin Giglistä, hän ehkä vastoin yleistä mielipidettä asetti etusijalle Lauri Volpin. Pisassa oli heinäkuussa ollut oopperakausi, eikä Bruno jäänyt pois ainoastakaan illasta. Ja sitten hän olisi mielellään tahtonut osata laulaa. Ääntä hänellä kyllä oli, ja hyvin usein hän lauloi jotain kovalla falsetilla, joko Fredrikin valitusta *Arlesittaresta* tai *Sevillan parturin* serenadia taikka hyppäsi suorastaan *Othelloon* tai muuhun sentapaiseen. Sanalla sanoen hänellä oli kärpäsensä. Ja myönnänpä, että hämmästyin aika tavalla, kun palatessani lyhyeltä lomalta löysin hänen huoneestaan sinfonialevyjä. Niinpä Bruno oli muutamia päiviä ennen kuolemaansa ostanut Beethovenin *V c-molli sinfonian* ja soitti sitä nautinnokseen. Heti sen jälkeen hän oli hankkinut itselleen Tšaikovskin *Capriccio italianon*. Omituista, että minä samana päivänä ostin Wagnerin *Preludin* ja *Isolden kuo-*

leman ja soitin ne hänelle. Bruno, maaten vuoteella, johti käsillään.

Vuosi sitten Ghedissä hän oli sepittänyt lyhyen sävelmän, joka vieläkin soi meidän, kaikkien hänen ystäviensä, korvissa. Erään luutnantin, tunnetun pianistin, oli määrä sovittaa se. Itä-Afrikassa hänellä oli torvi, ja hän soitti sitä aika hyvin, jopa niin, että jotkut alkuasukassotilaat joutuivat ymmälle, sillä Bruno soitti käskyjä, jotka eivät sillä hetkellä olleet paikallaan. Grottagliessa hän osti kitaran. Vuoteen laidalla istuen hän näppäili sen kieliä. Hänen ei kuitenkaan onnistunut saada siitä mitään irti. Jos hän sattumalta tapasi jonkin sävelmän, hän kutsui meidät kaikki sitä kuulemaan. Sattuipa silloin niinkin, ettei hän enää muistanutkaan sitä.»

Mutta päiviesi näin kuluessa toiminnantäysinä ja kuitenkin toistensa kaltaisina versoi mielessäsi suuri toive: lentämään! Olit jo harrastanut kaikkia urheilulajeja maalla ja vesillä. Kymmenvuotiaana ajoit moottoripyörää, 13-vuotiaana otit osaa Littorian ensimmäiseen ympäriajoon ja sijoituit kolmanneksi tuntinopeutesi ollessa yli 130 km. Sestrieren lumikentät olivat todistajina, kun huimaa vauhtia kiidit suksilla. Olit pelannut verkkopalloa myös kilpailuissa, harrastanut moottoriveneellä ajoa, uintia, käsipalloa, koripalloa, potkupalloa, ratsastusta, golfia, miekkailua, nyrkkeilyä. Vain alppiurheilu ei vielä ollut sinua houkutellut. Olit kuitenkin mukanani, kun vuonna 1932 keksimme Rooman vuoren, Terminillon. Ruumiinrakenteesi, sanoo sinusta Vittorio, teki sinut kykeneväksi rasittumatta kestämään jatkuvia ja erittäin suuria ponnistuksia. Voit siirtyä helposti urheilulajista toiseen ja oppia uuden muutamassa päivässä.

Ilmakasteesi sait Varesen järvellä tuskin seitsenvuotiaana. Luulen, että tuosta päivästä lähtien kutsumuksesi oli väistämätön ja kohtalosi määrätty. Tuo lento jätti mieleesi häviämättömän vaikutuksen. Muistelit sitä aina liikuttuneena. Se oli elämääsi tullut uusi, suuri kokemus. Sinun lapsuutesi oli jo uhmannut vaaraa. Olit kokenut lennon kauneuden. Tunsit itsesi

tuosta päivästä alkaen erilaiseksi kuin muut, sillä olit halkonut teitä, joita ihmiset yleensä harvoin kulkevat.

Et ollut enää lapsi. Sieluusi oli jäänyt salainen kaipuu, ja sinua hallitsi halu päästä lentoon. Olit syntynyt lentämään. Ilmassa tunsit olevasi omassa elementissäsi. On ihmisiä, jotka eivät sovi lentämään. On ihmisiä, joilla syntymästään on siivet. Sinulla oli siivet. Olit jo nähnyt paljon maailmaa. Olematta mitenkään erikoisasemassa, samanvertaisena vertaistesi joukossa, kuten aina halusit, olit avanguardistien kanssa ollut meriretkeilyillä. *Battisti* laivalla olit risteillyt Välimerellä ja rannikoilla, jotka sitä ympäröivät; olit tutustunut kansoihin ja maihin sekä koonnut korvaamattomia näkövaikutelmia, joita ei hevillä unohda.

»En muista nyt täsmälleen vuotta, jolloin ensi kerran olimme laivaretkellä avanguardistien mukana», sanoo Vittorio. »Luulen, että se tapahtui vuonna 1927 ensimmäisen ja vuonna 1928 toisen kerran. Edellisellä matkalla kävimme Konstantinopolissa, Rhodoksella, Jerusalemissa ja Tripoliksessa, jälkimmäisellä Cagliarissa, Mallorcan Palmassa, Gibraltarissa, Lissabonissa ja Barcelonassa. Bruno oli kymmenvuotias. Hän oli vielä balilla, mutta käytti avanguardistin pukua. Kuuluimme Forlìn balillaryhmään. Muistan vain, miten raivoissamme olimme, kun meidän ei annettu pitää hauskaa niinkuin muiden ja kun meitä vahdittiin. Ja meidät vietiin aina näytteille, kun itse olisimme tahtoneet olla yhdessä muiden poikien kanssa. Muuten ei kohteluun katsoen mitään erikoisasemaa. Nukuimme vanhan *Cesare Battistin* peräkannen toisen luokan matkustajahytissä, jossa oli neljä pientä vuodetta. Bruno ei sairastanut meritautia eikä ole koskaan sairastanutkaan.

Vielä pienempinä, kun olimme balilla-musketöörejä, olimme mukana useilla retkillä ja harjoituksilla sekä noin kuukauden päivät leirillä Grigna-vuoren juurella. Bruno ei kuitenkaan pitänyt erikoisesti vuoristosta ja alppikiipeilystä, muuan

niitä harvoja urheilulajeja, jota hän ainakaan tähän mennessä ei ollut harrastanut.

Suunnilleen vuonna 1932 olimme eräällä toisella leirillä Val di Soldassa avanguardistien mukana ja teimme kymmenen päivän ajan retkiä ja huvimatkoja. Kaikki nuo kymmenen päivää olivat sateisia, ja me nukuimme teltassa sekä erään tallin oljilla. Tämän leirin jälkeen emme enää ottaneet osaa sentapaiseen toimintaan.

Vuonna 1933, ellen erehdy, kävimme *Francesco Crispi* laivalla Eritreassa. Kanssamme olivat Vito ja Francesco Vitalini. Bruno oppi näin entistä paremmin tuntemaan Afrikan ja joutui sen lumoihin. Hän oli iloinen saadessaan viettää tuota seikkailevaa elämää, johon olosuhteitten pakosta jouduimme. Teimme pitkän matkan läpi melkein koko Eritrean, sadekauden tuskin päätyttyä. Muistan, että kuvernöörin hallituspalatsissa kohtasin ensi kertaa Beonio Brocchierin, joka oli tullut Asmaraan asti pienellä Caproni-koneellaan. Muistaakseni tuli siellä ensi kertaa mieleeni suorittaa siviililentäjän tutkinto ja lähteä huvikseni kiertelemään maailmaa.

Bruno, joka ei vielä ollut edes viisitoistavuotias, retkeili ilman saattajia tuntikausia autolla ja kokonaisia päiviä muulilla ja metsästeli huvikseen. Minä sain muutamien päivien karavaanimatkan jälkeen kovan kuumeen ja jouduin moneksi päiväksi vuoteeseen Barentùssa.

Bruno olisi tahtonut kokea vielä jännittävämpää, kohdata leijonia, metsästää virtahepoja, tappaa krokodiilejä ja käärmeitä, mutta retken johtaja piti häntä varovaisesti silmällä, ja paitsi yhtä leopardia ei mitään petoa kaadettu.

Söimme paljon kiniiniä malariaa vastaan ja selviydyimmekin hyvin. Mutta Francesco Vitalinissa puhkesi hänen tuskin Italiaan päästyään malaria. (Tästä näkee, että Bruno lapsesta pitäen joutui aina vaaroihin.)

Bruno palasi kaksi vuotta sitten Eritreaan ja ampui tasangolla erittäin komean elefantin. Hän oli lopultakin tyytyväinen voituaan saada itsestään valokuvan, jalka kuolleen

otuksen niskalla, kuten kaikki suurmetsästäjät. Hän tarvitsi vain yhden laukauksen kaataakseen tuon loistoyksilön.»

Sinun opettajasi »Tasson» ajoilta kertoi sinusta seuraavaan tapaan, ja puhuessaan hän vain vaivoin saattoi pidättää kyyneleitään:

»Bruno oli oppilaani neljännellä ja viidennellä luokalla (humanistisissa aineissa). Hän piti jatkuvasti yllä opinto- ja ystävyyssuhteita kanssani kuudennen luokan aikana. Vuoden lopulla (oli vuosi 1935) hän kirjoitti Isälleen, että halusi hypätä yli luokan voidakseen heti päästä upseeriksi. Minä valmistin häntä Riccionessa. Hän suoritti tutkinnot kahdeksatta luokkaa varten Asmaran lyseossa.

Olimme edelleen ystävyyssuhteissa. Hän kirjoitti minulle ja tuli usein tapaamaan minua, neuvoin hänelle kirjallista, valtio- ja kansantaloustieteellistä luettavaa. Olin aina kehoittanut häntä menemään klassillisen linjan loppututkintoon. Hän lupasi minulle, että tekisi sen vuonna 1937. Eräänä päivänä hän soitti, että luopui aikeesta, koska *ei tuntenut olevansa valmistautunut.* Pidin kysymystä jatkuvasti vireillä. Tuona vuonna tohtori Mezzasoman lopulta onnistui voittaa viimeinen vastahakoisuus. Bruno lähetti sanan, että halusi suorittaa klassillisen kypsyyskokeen minulle, lyseossa, joka oli ollut hänen koulunsa ja jota kävivät hänen veljensä. Minä autoin häntä kirjeellisesti valmistautumaan, mainitsin hänelle kirjat, suunnittelin hänelle ohjelman. Kesäkuussa hän suoritti kokeet, ja hänet julistettiin kypsäksi kaikkien aineitten keskiarvon ollessa seitsemän.

Vuosina, joina olin kosketuksissa häneen päivittäin, minä hämmästykseksen i totesin hänen henkisen selkeytensä, hänen luontaisen pidättyväisyytensä, hänen keskittymiskykynsä, hänen elämänsä yksinkertaisuuden koulussa, toverien ja opettajien parissa. Minusta tuntui, että hän vältti kunnianosoituksia, joita häneen kohdistettiin, koska hän oli Mussolini, näytti, että hän halusi olla oma itsensä. Toive päästä aina

pitemmälle oli hänelle erikoisesti ominainen opinnoissa, se seurasi häntä läpi hänen lyhyen elämänsä, jolle antoi leimansa hänen luonteensävynsä määräämä käytännöllinen suhtautumistapa. Tämä käytännöllisyys ilmeni hänen opinnoissaan, etenkin pyrkimyksessä vertailla mennyttä nykyiseen, asettaa se, mitä on tehty, sen rinnalle, mitä voidaan ja mitä olisi tehtävä.

Kerron muutamia tapahtumia, jotka ovat kuvaavia tämän harvinaislaatuisen nuorukaisen sielunelämälle ja mielenlaadulle:

Neljännellä luokalla. Luokkaan astuu ministeri Ercole. Kysyn myös Brunolta (13-vuotias!), kehoitan häntä selostamaan aiheesta »Caesar kommentaariensa neljännen kirjan mukaan» kirjoittamansa, erinomaisen kouluaineen sisällön. Bruno pyytää minulta, ettei hänen tarvitsisi toistaa sitä, minkä jo on kirjoittanut, ja sen sijaan hän esittää meille erään toisen aiheen Caesarista niin asiantuntevasti ja täsmällisesti, että hämmästymme.

Ensimmäisiä koulupäiviä neljännellä luokalla. Minä selitän vanhan ajan historiaa. Bruno juttelee eikä seuraa. Keskeytän puheeni, kehoitan kaikkia olemaan tarkkaavaisia ja kohdistan erikoisesti Brunoon seuraavat sanat: 'Mitä korkeammassa asemassa, sitä enemmän velvollisuuksia, ei enemmän oikeuksia. Eikö niin?'

Kolme vuotta myöhemmin hyvästelen häntä ennen hänen lähtöään Afrikkaan. Hän puristaa sydämellisesti kättäni ja sanoo: 'Suuremmat velvollisuudet, lehtori, muistatteko?'

Ehdottoman todistuksen siitä syvällisyydestä, jolla hän ymmärsi ja osasi arvostella nykyisiä valtiollisia ilmiöitä — mennyt kiinnosti häntä vain suhteessa nykyiseen tai sanoisinko tulevaan —, sain puhuessani hänen kanssaan nykypäivien Espanjasta. Hän esitti minulle niin teräviä, kypsiä ja syvällisiä päätelmiä ja ajatuksia, että toivoisin maalleni miehiä, jotka ymmärtäisivät niin hyvin nykyhetken ja joilla olisi niin selvä aavistus huomisesta.»



Brunon ensimmäisiä ampumaharjoituksia.



Balilla-musketöörinä.

II luku

AAVISTUKSIA

Italian ja Kreikan välisen sodan päätyttyä Grottaglien lentokentästä tuli tavallinen ja pikemminkin alakuloinen kenttä. Useat toverisi olivat saaneet sankarikuoleman Albanian kauheilla vuorilla. Minä itse olin nähnyt kahden heistä syöksyvän maahan, toisen Tresbescine-vuorilla, toisen 4:nnen armeijakunnan rintamalohkolla. Olit täyttänyt velvollisuutesi tuossa kovassa sodassa, ja minulle oli suuri ilo tulla sinua tapaamaan Biscegliessä vietettyinä kausina ennen ja jälkeen Albanian matkani. Tuo aika tuntuu minusta hyvin kaukaiselta. Lyhyen lepoajan jälkeen — olit sen tarpeessa — pyysit saada jälleen astua paikallesi. Kysyit itseltäsi: liittyäkö hävittäjälentäjiin vai pysyäkö pommituslentäjänä? Olit jo ohjannut jokseenkin kaikkia hävittäjäkonetyyppejä, kaikkein uudenaikaisimpiakin, ja olit jo siis valmistautunut uuteen toimintaan. Halusit jäädä pommituslentäjäksi, mutta asetit itsellesi suuria päämääriä: pitkän matkan pommituslennot valtamerellä. Eräänä päivänä sanoit minulle: »Valtameri on minun alani. Komennan laivuetta, jolle annan nimeksi 'Valtameren ritarit'. Kiirehdi, isä, koneitten, nelimoottoristen Piaggio 108-koneitten, rakentamista, jotta kesän kuluessa voisi alkaa toimia.»

Luonnollisestikaan en asettanut esteitä näille sinun suunnitelmillesi. Useita kertoja Grottagliesta käsin ja myöhemmin Roomassa joudutit näiden koneiden nopeata kunnostamista. Olit päättäväinen ja halusit uudelleen lentää valtamerellä. Kaikki

viivyttely tuskastutti sinua. Sinut lähetettiin Saksaan näkemään, mitä saksalaiset olivat saaneet aikaan Atlantin tukikohdissaan. Palattuasi jätit minulle selontekosi: toinen oli luonteeltaan puhtaasti teknillinen, toinen poliittinen, molemmat täynnä teräviä huomautuksia siitä, mitä olit nähnyt Saksassa ja Ranskassa. Lopulta ensimmäiset koneet olivat valmiina. Sinä, Vittorio ja Grottaglien ystäväsi kohtasitte toisenne Pisassa. Oli kokeiltava näitä voimakkaita lentokoneita, jotka ominaisuuksiltaan olivat samanveroisia, jolleivät parempia kuin kuuluisat amerikkalaiset »lentävät linnoitukset». Olit kerta kaikkiaan ihastunut näihin koneisiin. Ylistit niiden ominaisuuksia. Matka Saksaan tapahtui heinäkuun ensimmäisten kymmenen päivän aikana. Viivyit muutamia päiviä Roomassa ja palasit sitten Pisaan. Viimeisen kerran kävit Roomassa elokuun 3 päivänä ollaksesi eräissä nyrkkeilykilpailuissa, enkä minä voinut tavata sinua.

Nyt, ajatellessani tämän jo päättyneen kesän päiviä, monet tapahtumat, yksityiskohdat ja vaikutelmat palautuvat mieleeni. Toisinaan katsoessani sinua minusta tuntui, että alakuloisuus painoi mieltäsi. Välistä olit kauan hiljaa ja ikäänkuin mietteisiin vaipunut. Minusta näytti, että sanoit jäähyväisiä kauniille nuoruudellesi, joka oli puhjennut, kukoistanut voiman ja uskalluksen täyteisenä sodassa ja rauhassa. Välähtikö mieleesi kenties ajatus, että olit paljon toiminut ja paljon elänyt kuudessa vuodessa, mutta että jollakin toisella alalla olisit voinut tuoda esille henkesi aavistamattomia lahjoja? Kun se, mitä ei voi välttää, tapahtuu, on ilmassa jotakin, joka ennakolta sen ilmoittaa. Uurastavat ihmiset eivät siihen kiinnitä huomiota, muistavat sen vasta jälkeenpäin. Onko siis olemassa yliaistillinen maailma, jota emme vielä ole tutkineet ja jota ehkä emme voikaan tutkia? Nyt kerron sinulle. Milloinkaan eivät yöni olleet niin pitkiä kuin viime kesänä. Minusta näytti, ettei niille koskaan tullut loppua. Päivisin valtasi minut välistä eräänlainen selittämätön ahdistus. Ei ollut kysymys politiikasta, mutta jostakin, mitä en voinut selittää.

Eräänä iltana, muutamia harvoja päiviä ennen viimeistä matkaasi, avasin radion. Sinä tiedät, että tämä sattui minulle harvoin paitsi kuullakseni musiikkia. Mutta silloin oli matkailuohjelmaa, ja naiskuuluttaja puhui Pisasta. Hän kuvaili sen muistomerkkejä: vinoa tornia, tuomiokirkkoa, hautausmaata. Lähetys kiinnitti huomiotani. Kuuntelin kasvavan liikutuksen vallassa. Yht'äkkiä puhkesi kuoro laulamaan tuomiokirkossa, juhlakuoro, hiukan surumielinen: se oli kiitos kuluneesta päivästä. En voinut ajatellakaan, että muutamia päiviä myöhemmin, katsoessani pienen huoneen ikkunasta, jonne minut oli viety, näkisin muistomerkit, joita oli radiossa kuvailtu, sekä elokuun auringon polttaman ruohikon ja harvalukuisen ja hiljaisen väkijoukon, joka tiesi ja odotti.

Elokuun 7 päivän aamuna en ollut rauhallinen. Kello 11 aikaan joku Palazzo Veneziassa sanoo minulle:

— Bruno on vähän aikaa sitten pudonnut Pisassa ja on hyvin huonona.

— Onko hän kuollut? kysyn minä.

— On, kuuluu vastaus.

Palaan Villa Torloniaan ja määrään, että minulle pannaan kuntoon lentokone. Astuessani ulos mennäkseni lentokentälle kohtaan Galeazzo Cianon, joka, vaikka on sairas, on noussut vuoteesta ja saattaa minua autossa. Odotus on pitkä. Uutinen on levinnyt salamannopeasti. Lentokentälle saapuu muutamia virallisia henkilöitä. Lentokentän miehet ovat saaneet tietää ja katselevat hiljaisina etäältä. Ilma on polttava. Lopulta kone saapuu. Asetun ohjaajanpaikalle ja lähdetään. Ylhäällä puhaltaa voimakas scirocco. Orbetellon kohdalla lennämme myrskyvyöhykkeen läpi, joka panee meidät heittelehtimään, mutta kysymys on vain muutamista hetkistä. Tunnin kuluttua olemme Pisan lentokentällä. Tuskin olen laskeutunut koneesta, kun vastaani tulee Vittorio. Syleilen häntä sanattomana.

Pidän upseerien ja miehistön katselmuksen. Heidän kasvoistaan kuvastuu suuri suru. Nousen autoon ja ajan sairaa-

laan. Henkilöt, joita en muista, saattavat minut huoneeseesi. Sinä olet tuossa, maaten pienellä vuoteella, liikkumattomana, pää siteissä ummessa oleviin silmiin saakka. Peitteet peittävät sinut kokonaan kaulaan asti ja sinä näytät nukkuvan. Kasvoillasi on jokin veritahra, mutta piirteesi ovat entisellään. Katson sinua, kumarrun ylitsesi, suutelen sinua. En uskalla kohottaa peitettä. Kutsun sinua. Minusta tuntuu mahdottomalta. Bruno! Brunoseni! Bruno-poikani, kuten nimitin sinua, kun hyväillen pörrötin hiuksesi. Bruno, mitä on tapahtunut? Kello soi. Joku sanoo, että minun on mentävä puhelimeen. Puhutaan Riccionesta. Brunon äiti kysyy.

— Mitä on tapahtunut? Sano . . .

— Bruno on pudonnut lentokoneineen tänä aamuna. Hän on kuollut. Lähetän sinulle lentokoneen. Tule.

Korvaani kuuluu itku, niinkuin vain äiti voi itkeä, sinun äitisi itku, Bruno. Odottaessani lähden putoamispaikalle. Se ei ole kovin kaukana kaupungista. Jo etäältä näkyy koneen ehjänä säilynyt pyrstö, mutta kaikki muu on pelkkää romua. Kolme potkuria on vääntyneinä kaukana toisistaan. Yksi moottori on sinkoutunut monien metrien päähän. Ohjaamo on särkynyt metalliröykkiö. Maissipelto on jyrääntynyt tasaiseksi, ja maassa on siellä täällä syviä vakoja. Minulle selviää mitä on tapahtunut. Moottorit eivät ole toimineet laskeutumishetkellä. Kuvittelen, mitä lienee liikkunut mielessäsi niinä harvoina hetkinä, kun moottorit eivät ryhtyneet toimimaan. Henkiin jääneet kertovat, että pysyit rauhallisena ja että koetit suorittaa pakkolaskun. Jo kerran aikaisemmin oli sinulle Grottagliessa käynyt samalla tavoin: olit laskeutunut laskuteline sisäänvedettynä, mutta vaurioitta, niin että Vittorio oli voinut elokuvata kohtauksen. Jos koneen oikea siipi ei olisi törmännyt taloon, ehkei onnettomuus olisikaan ollut kuolemaa tuottava. Koneessa olleet toverisi, jotka olivat vasemmalla puolella, pelastuivat. Luulen, että, jos sinulla olisi ollut paksu nahkakypärä, jollaisia kerran käytettiin . . . Mutta ehkä se olisi ollut hyödytöntä. Sinä et tiedä, Bruno, että eloon

jääneet, pahimminkin haavoittuneet, ovat minulta kyselleet sinua:

— Päällikkö, päällikkö, miten voi päällikkö...!

Olen tiedustellut maalaisilta, jotka olivat joutuneet näkemään, henkilöiltä, jotka olivat ensimmäisinä juosseet apuun, mutta järkyttävän vaikutelman takia heidän puheensa olivat sekavia. Koneen valtavassa massassa oli taas omalaatuista traagillista juhlallisuutta.

Palasin Pisaan ottaakseni vastaan äitisi. Kun hän tuli luoksesi, hän katseli sinua pitkään kyyneleittä, siveli hellästi kasvojasi. Sinut oli jo puettu ilmavoimien upseerin pukuun. Äitisi kumartui ylitsesi ja itki kauan nyyhkytyksittä, melkein hartaana. Hän nousi ja kääntyi taas katsomaan sinua. Hän kosketteli käsiäsi, silmiäsi, katsoi, mitkä sukat sinulla oli ja oliko univormusi kunnossa. Hän kosketteli kunniamerkkejäsi, miekkaasi, lakkiasi. Olit yhä liikkumaton, kelmeä, kaukainen. Ja kuitenkin minusta oli, ikäänkuin kuulisit äitisi mykän rukouksen, ikäänkuin jokin sinussa eläisi, ikäänkuin et olisi poissa, vaan lähellä meitä, kanssamme, veremme sitomana. Sitten saapui vaimosi, epätoivoisena, järkyttyneenä, ja rukoili sinulta sanaa, yhtä ainoaa! Ennenkuin vedit viime henkäyksesi, olit kutsunut minua. Sanoit: Isä, isä, kenttä! Sinä yritit vielä viimeisillä voimillasi puhua. Kutsuit minua. Ehkä tahdoit sanoa, ettet ollut voinut päästä kentälle ja että sen vuoksi jokin onnettomuus varmasti tapahtuisi. Vielä niinä harvoina hetkinä, jotka sinulla oli jäljellä, oli lentäjän tajuntasi valveilla. Luulen, ettei sinulla ollut tuskia. Hirvittävä isku pääkuoreen, tajunnan hämmentyminen, sanat, tiedottomuus, loppu. Kaikki tämä neljässä minuutissa. Ei. Sinä ehdit tajuta onnettomuuden, mutta et ehtinyt kärsiä.

Näin kertoo joku tapahtuman. Kirjoitus on elokuun 14 päivältä, rouva Sandra Tealdin, joka asuu Cesanellossa (Pisassa).

»On myöhäinen yö, ja tämä on minulle kauhein hetki. Ei ole mitään, mikä hajoittaisi huomiotani, ja yhä uudelleen

palaan ajatuksissani taaksepäin ja elän minuutti minuutilta elokuun 7 päivän murheellisen aamun.

Olimme puutarhassa, poikani Carlo ja minä, kun kuulimme lähestyvää moottorin surinaa. Yht'äkkiä sisäkköni, joka oli pengermällä, alkoi epätoivoisella äänellä huutaa: 'Rouva, se putoaa, se putoaa!' Sitten kumea jymähdys, sitten ei enää mitään.

Meiltä meni ainoastaan hetkinen ehtiäksemme paikalle, koska onnettomuus oli tapahtunut vain muutaman sadan metrin päässä. En ikinä unohda tuota kammottavaa näkyä. Koneen siivellä oli miehistöön kuuluva työläinen, joka näytti menettäneen järkensä ja huusi hurjasti apua. Teimme, mitä oli tehtävissä, antaaksemme apua haavoittuneille, ja kanssani olivat Carlo, Renata ja monet muut, mutta vielä en tiennyt, että vainion toisella puolella Ducen poika oli kuollut.

Haavoittuneet olivat enemmän tai vähemmän tiedottomia. Annoin siirtää heidät tien reunalle, koska bensiini virtasi joka taholla ja pelkäsin tulipaloa. Pitelin sylissäni kuolontuskissaan kamppailevaa luutnantti Vitalinia.

Vasta silloin minulle sanottiin, että kuolleitten joukossa oli Bruno Mussolini! En ollut sitä uskoa. Juoksin heti sinne, minne väki oli kokoontunut, näin hänet siellä makaamassa pellolla ja hänen ylitseen kumartuneena tohtori Falconcinin, joka annettuaan hänelle hoitoa saattoi vain todeta kaiken avun olevan turhan.

Brunon kasvot olivat hyvin kauniit, mutta hänen ilmeestään näki, että henki oli jo kaukana meistä. Ympärillä seisovat olivat surusta mykät.

Luulen, että tuona murheen aamuna minua eniten liikutti toverien ihailemaansa päällikköä kohtaan tuntema kiintymys. Heidän ehdottomasti ensimmäinen ajatuksensa, kun he kykenivät tajuamaan olevansa pelastuneet, oli kysyä häntä.

Päähän haavoittunut luutnantti Musti oli järkyttävässä tilassa. Tapasin hänet majasta, missä hän tohtori Falconcinin ja rouva Beatrice Guerrazzin häntä hoitaessa toisteli: 'Älkää

huolehtiko minusta, antakaa minun olla, ajatelkaa Brunoa. Jos Bruno kuolee, tahdon minäkin kuolla.' Hänen moottorinhoitajansa epätoivoissaan ei liioin tee muuta kuin puhuu hänestä, ja samoin kaikki muut.»

Olit katsonut kuolemaa kasvoista kasvoihin kolmessa sodassa, olit uhmannut sitä 835 lentotunnin aikana, vuorilla, vesillä, aavikoilla ja valtamerillä, yöllä ja päivällä, jokaisessa säässä. Et kuvitellut kuolevasi noin. Olen varma, että olisit pitänyt kauniimpana kuolemaa taistelukentällä. Mutta kohtalo on ollut sinulle julma kuten monille muille suurille Atlantin lentäjille. Aine yllättävine puutteellisuuksineen kostaa hengelle. Sinä ohjasit konetta tavalla sellaisella, että kahdeksasta miehestä viisi pelastui. Ei tullut tulipaloa, koska olit katkaissut sytytysvirran. Olit siis täysin tietoinen aina siihen saakka, kunnes törmäsitte talon nurkkaan, ja sen jälkeen ei ollut enää mitään tehtävissä. Jos sinä olisit menettänyt kylmäverisyytesi, onnettomuus olisi voinut olla täydellinen. Sinä et ajatellut, että nelimoottorinen kone ei olisi ollut luotettava. Se oli ainoa kone lentokentällä. Olit jo lentänyt sillä kuusi kertaa. Tunsit sen perin pohjin. Kuinka lieneekään käynyt, ettei edes yhtä neljästä moottorista saatu toimimaan, se pysyy salaisuutena, koska ainoastaan sinä — jos olisit jäänyt eloon — olisit voinut kertoa. Se ei ollut kuolema, jonka olisit valinnut, mutta ylpeässä sotilaan sielussasi olisit silti pitänyt sitä parempana kuin kuolemaa sairauteen. Minun pitäisi saada itseni vakuuttumaan siitä, että se oli kohtalon kavala väijytys, mutta toisinaan salainen ääni tuo mieleeni ahdistavan kysymyksen: kohtalon salahyökkäys vaiko erikoinen rakkaudenosoitus?

Eräänä päivänä Caesarilta kysyttiin, minkälaista kuolemaa hän piti parhaimpana.

— Odottamatonta, hän vastasi.

III luku

LENTÄMÄÄN!

Vuoden 1935 keväällä, kun Afrikan yritys alkoi hahmottua ja tiedonannot jo ilmoittivat divisioonien liikekannallepanon, Bruno alkoi toimia ohjaajana. Joka aamu hän lähti hyvin varhain ja, milloin sää ei sitä aamulla sallinut, hän lensi iltapäivällä. Hän käytti vain pienimmän sääntöjen määräämän lentotuntiluvun, sitten hän eräänä aamuna nousi ilmaan Centocellestä. Minä olin kentällä ja olin aivan rauhallinen. Näin lähdön ja seurasin konetta ilmassa. Sitten se suoritti täysin oikean laskun. Sain suureksi ilokseni kiinnittää hänen rintaansa kultaisen kotkan. Hän itsekin oli hyvin tyyni eikä näyttänyt pitävän tapahtunutta ylenmäärin tärkeänä. Ilmailuministeriön hänelle antama valtakirja on varustettu numerolla 635, päiväyksellä toukokuun 28 päivä 1935, sekä kuuluu: »Premilitäärilento-oppilas Mussolini Bruno, joka on menestyksellisesti toukokuun 28 päivänä vuonna XIII koneella C. 100 suorittanut käytännölliset lentokokeet sekä vaaditut teoreettiset kokeet, nimitetään premilitäärilentäjäksi. Ministeri: Mussolini.»

Löydän päiväkirjastani vuoden 1935 toukokuun 28 päivän kohdalta:

»Tänään Bruno on suorittanut lentäjänkokeensa. Olin läsnä hänen laskeutuessaan ja se onnistui loistavasti. Ei voisi sanoa, että minä valmistan poikiani helppoon elämään.»

Bruno jatkoi koulutustaan ja hänet nimitettiin sitten sotilaslentäjäksi. Eräänä iltapäivänä, elokuun 24:ntenä 1935, Vittorio

ja Bruno lähtivät Afrikkaan. Muistan tapauksen, ja se on merkittynä päiväkirjaani. Olimme kokoontuneet saliin, jota Villa Torloniassa sanotaan musiikkisalongiksi. Lähdön piti tapahtua kello 16, jotta olisitte ehtineet Napoliin illan kuluessa. Nousimme. Äiti oli liikuttunut, mutta ei vuodattanut kyyneltäkään. Jäähyväisemme olivat hillityt. Rotumme luonteenlaadulle on ominaista mitä suurin pidättyväisyys tunteenpurkauksissa. Afrikasta Vittorio lähetti minulle kirjeen tai kaksi, Bruno terveiset kuvapostikortilla. Eikä mitään muuta. Ja minä luulen, etten ole kirjoittanut toiselle paremmin kuin toisellekaan. Olin kuitenkin selvillä siitä, mitä he tekivät, ja tiesin, että he menestyivät hyvin joka suhteessa. He eivät olleet Ducen poikia, he olivat kaksi nuorta ilmavoimien upseeria, jotka taistelivat eivätkä halunneet etuoikeuksia eikä erikoisasemaa, vaan kaikille yhteisen kohtelun.

Muistiinpanoni syyskuun 3 päivältä 1935 kertovat: »Sain Piazza di Sienalle voimistelunäytöksen aikana sähkösanoman, jonka liitän näille sivuille. Maksaa vaivan muistaa sitä ylpeänä. Sähkösanoma kuuluu: 'Olemme tänään tehneet ensimmäisen, noin kahden tunnin Eritrean lentomme. Syleillen Vittorio ja Bruno.'»

Lokakuun 5 päivältä: »Juuri nyt De Bono lennättää Coatitista, että asiamme sujuvat hyvin. Tämä saa minut melkein ajattelemaan, että olemme Aduassa. Hän sanoo myöskin, että poikani menestyvät erinomaisesti taistelulentäjinä.» Edelleen päiväkirjastani, vuodelta 1936. Tammikuun 7 päivänä: »Majuri Luciano ilmoittaa minulle seuraavan sähkösanomatiedon, joka on tullut Asmarasta: 'Tiedustelulennolla Amba Aradamin ylle Vittorion kone sai kevyen tykin osuman vasempaan sivuun. Ammus tunkeutui koneeseen ja räjähti tähystämössä aiheuttaen viisikymmentä repeämää. Koko miehistö on palannut vahingoittumattomana Asmaraan.'» Maaliskuun 13 päivältä 1936: »Sain juuri tällä hetkellä sähkösanoman marsalkka Badogliolta, joka ilmoittaa minulle myöntäneensä hopeamitalin Vittoriolle ja Brunolle 'heidän osoittamastaan erinomaisesta

urhoollisuudesta 110 lentotunnin aikana lennoilla vihollisalueelle'. Olen tästä erittäin ylpeä.» Toukokuun 13 päivänä: »Vittorio ja Bruno ylennetty luutnanteiksi.»

Italia on elänyt vuoden 1935 lokakuun 2 päivästä toukokuun 9 päivään 1936 erään historiansa jännittävimmistä, vaikuttavimmista, loistavimmista vaiheista. Nuo kahdeksan kuukautta soivat vieläkin monen sielussa kuin eletty sankaritaru. Kaikki oli lujaa, päättäväistä, miehekästä, kansan suosimaa, ja kaikki, nähtynä nyt etäältä, tuntuu romanttiselta, niin suuri oli kauneus, runollisuus, loisto, jotka puhkesivat ilmoille Italian kansan sielussa. Milloinkaan ei sota ole vedonnut jokaisen mieleen niinkuin tuo sota, milloinkaan ei innostus ole ollut vilpittömämpää eikä yksimielisyys milloinkaan syvempää. Sota neljän- ja kuudentuhannen kilometrin takana, vastassa lukuisa ja raaka vihollinen, tutkimaton maailma, kansainliitto vihamielinen, pakotteet, ja silti lokakuun 3 päivänä kulku Marebin yli. Sitten kevään ratkaisevat taistelut ja tarumainen marssi kohti Addis Abebaa. Kolme äkillistä kansan kokoontumista, joiden vertaa ei historiassa ole ollut, ja lopulta toukokuun 9:nnen voittoisa yö, Italian kansan yhteissielun suurin ilmaus.

Sodan loputtua Vittorio ja Bruno palasivat Italiaan. Se tapahtui vuoden 1936 toukokuun 17 päivänä. Olin heitä vastassa Littorion lentokentällä. Sielläkin hillityt tervehdykset ja yhtä pidättyväiset syleilyt. Bruno oli hiukan laihtunut, mutta nuo yhdeksän sotakuukautta olivat tehneet hänestä miehen, vaikka hän olikin vasta kahdeksantoistavuotias. Se oli ensimmäinen hänen kolmesta sodastaan!

Eikä toinenkaan ollut kaukana. Kesällä 1937 Bruno sanoi toivovansa, että pääsisi taistelemaan Espanjan bolševikkeja vastaan. Annoin hänen lähteä. Tukikohdaksi hänen yksikölleen järjestettiin Mallorcan Palma. Vuoden 1937 syksyn kuluessa Bruno lensi useita eri kertoja punaisten vyöhykkeellä pitkin Välimeren rannikkoa sekä myös Espanjan sisämaassa.

Kun Franco sai kuulla asiasta, hän oli siitä luonnollisesti liikuttunut, mutta sitten annettiin ymmärtää, että Brunon läsnäolo ei enää ollut tarpeellinen. Pelättiin punaisten raakoja kostohyökkäyksiä ja vähintään yhtä raakoja kiristysyrityksiä, jos Brunon olisi ollut tehtävä pakkolasku. Ymmärsin, etteivät espanjalaiset olleet väärässä, ymmärsin heidän menettelynsä hienotunteisuuden enkä asettunut vastustamaan Brunon paluuta kotimaahan. Hän saapui Roomaan joulun tienoissa, ja ensimmäinen asia, jonka hän minulle sanoi meidän tavallisuuden mukaan hillittyjen tervehdystemme jälkeen, oli: »Liian vähän aikaa Palmassa! Ei maksanut vaivaa aloittaa lopettaakseen niin pian!»

Vuonna 1937 Bruno oli jo kokenut lentäjä. Hän voi ruveta kilpailemaan suurista ennätyksistä.

Seuraavaan tapaan kuvailee Vittorio Brunoa lentäjänä:

»Itä-Afrikan sodan aikana Bruno toden teolla rakastui lentämiseen eikä enää pelännyt mekaanista välikappaletta, vaan hallitsi sen. On tietenkin runollista sanoa, että Brunon katse kehdosta asti oli suunnattuna taivaalle, mutta se ei ole totta. Sirtorin ja De Bernardin kanssa tehdyn Varesen lennon jälkeen lensimme usein Riccionessa, Roomassa, Veneziassa, kaikkialla. Mutta ennenkuin minä olin saanut lentäjän valtakirjan, oli lentämisen kouriintuntuva mahdollisuus meissä tiedoton ja piilevä. Jouduimme siihen, koska halusimme kokeilla kaikkea.

Bruno suoritti vihdoin lentäjäntutkinnon vuoden 1935 ensimmäisinä kuukausina, ja hänen opettajanaan oli majuri Angelo Tessore. Itä-Afrikan sodan loppupuolella hän oli jo minua parempi. Ja hän päättikin ryhtyä vakinaiseksi upseeriksi ilmavoimiin. Miten tämä päätös kypsyi, en tiedä. Minun ja Brunon välillä ei koskaan ole ollut mitään 'puhuttua' uskoutumista, koska olimme aina yksissä eikä sanoja tarvittu. Emmekä me koskaan olleet keskenämme tunteilevia tai helliä. Syleilyt, suudelmat, terveiset olivat meille tuntemattomia asioita. Lienemme, minä ja Bruno, kirjoittaneet toisillemme kaikkiaan kaksi kirjettä ja kolme korttia. Ja silloinkin välttämättömyyden

pakosta. Muuten olemmekin aina olleet yhdessä. Mutta näinä viimeisinäkin vuosina, jolloin erilainen toiminta vei meidät usein ja pitkäksikin aikaa eroon toisistamme, emme kirjoittaneet toisillemme. Minä saatoin lähteä Amerikkaan tai hän Brasiliaan ilman mitään mielenliikutusta. Ja palattuamme puhuimme ensin ehkäpä nyrkkeilystä. Vaikutelmamme kerroimme kai jollekulle ystävälle ja niin lienemme saaneet tietää ne. Sillä itse asiassa ei Bruno, yhtä vähän kuin minäkään, milloinkaan saanut karistetuksi yltään synnynnäistä ujouttaan.

Kun Bruno sanoi minulle aikovansa antautua sotilasuralle, minä, joka yhä edelleen kuulun reserviin, huomautin hänelle, miten paljosta hänen olisi luovuttava. Mutta tiesin ennakolta, etten onnistuisi taivuttamaan häntä. Niin hän jätti lyseoluvut tultuaan hyväksytyksi Asmarassa kahdeksannelle luokalle voidakseen tulla vänrikiksi, koska oli arvoltaan kersantti.

Brunolla oli lentäjän kädet, rotevat, kovat, leveät, hallitsevat, herkkätuntoiset.

Hän oli maistanut kaikkia iloja ja oli onnellinen, kunnossa. Vain yhdestä ainoasta seikasta hän oli pahoillaan, vieläpä aivan intohimoisesti. Yksi ainoa asia suretti häntä, teki hänet onnettomaksi. Ja hänen ylpeydelleen se merkitsi kaikkea. 'Ihmiset eivät usko, että kykenen lentäjäksi. Eivätkä vain ihmiset, vaan melkein kaikki Italian lentäjät. He luulevat, että minä olen kuten niin monet muut »tekijämiehet», jotka ovat keinotelleet itselleen mainetta antamalla jonkun kantavääpelin viedä itsensä huvilennolle.'

Tätä muuten aivan oikeata olettamusta Bruno hautoi kauan mielessään ja purki tunteitaan niille, jotka tunsivat hänet. Trapanissa hävittäjälentäjät, jotka silti pitivät hänestä, olivat epäileviä.

Eräänä päivänä palattuaan Roomasta hän pöydässä sanoi everstille, joka komensi lentokentän hävittäjiä: 'Olin Monteceliossa. Näin uuden Re 2 000-hävittäjän.' Siihen eversti: 'Mitä Guidonian asiantuntijat sanovat siitä?' Ja Bruno: 'Voin sanoa sen itse teille, sillä olen kokeillut sitä.' Ihme-

tystä aluksi everstin taholta. Bruno oli yksinkertaisesti mennyt Montecelioon ja kohtaus oli kehittynyt näin: 'Mikä on tuo suuri laatikko?' sanoo Bruno. Siihen vastaa eversti Tondi: 'Se on Re 2 000.' Ja Bruno: 'Onko se kunnollinen?' Eversti Tondi, joka tietää, kenen kanssa on tekemisissä: 'Tahdotteko kokeilla?' Ja Bruno, joka moniin vuosiin ei ollut lentänyt yksipaikkaisella hävittäjällä ja lisäksi tuollaisella erittäin nopealla, vetää ylleen suojapuvun ja nopeasti lentoon, erinomaisen varmasti.

Trapanin eversti oli perin pohjin hämmästynyt.

Noihin aikoihin Bruno mietti siirtymistä hävittäjälentäjiin, ja jollei Kreikan sota olisi puhjennut ja hänen laivuettaan olisi siirretty, Bruno olisi nyt Italian parhaita hävittäjälentäjiä, siitä ei ole epäilystäkään.

Yhtä ainoata asiaa Bruno tavoitteli, lentäjien arvonantoa. Muusta hän ei piitannut. Hän halusi, että häntä kunnioitettiin hänen ammatissaan, eikä siksi, että hän oli Ducen poika. Hän pettyi! Ihmiset ovat niin ilkeitä, etteivät voi luopua tyhmästä, julmasta välinpitämättömyydestään.

Bruno oli kuitenkin todella taitava, kysykää sitä epäuskoisilta, joiden on ollut pakko tarkistaa kantaansa, kysykää sitä niiltä, jotka ovat lentäneet hänen kanssaan. Ja kukapa paremmin kuin minä voisi sanoa, että hän oli taitava, kun me kumpikaan emme milloinkaan tahtoneet tunnustaa toistemme etevämmyyttä millään alalla. Nyt, kun hän on kuollut, kadun, että kilpailin hänen kanssaan, sillä yhdeksässäkymmenessäyhdeksässä tapauksessa sadasta hän oli minua parempi.

Bruno oli mainio lentäjä ja tätä sotaa varten hänellä oli koko joukko teknillisiä ja käytännöllisiä kokemuksia, niin että häntä saattoi pitää yhtenä taitavimmista laivueen komentajista. Kunhan häntä vain olisi pidetty nimettömänä kapteenina eikä Bruno Mussolinina. Sillä kuten minäkin Bruno tajusi herkästi imartelun ja käsitti jo kaukaa asian oikean laidan.

Koska hän tunsi Atlantin reitit, oli hän tämän sodan alussa pyytänyt saada muodostaa pitkällä säteellä toimivan ryhmän. Mutta monista erilaisista, osaksi käsittämättömistä syistä hänen

suunnitelmaansa, jota hän piti ylen määrin tärkeänä, ei hyväksytty. Hän pani sen pahakseen ja lähti näin ollen kesäkuun ensi päivinä 1940 Ghedin lentokentälle (Bresciaan) ottaakseen päällikkyyden 260:nnessä nopeassa maapommituskonelaivueessa, joka oli muodostettu uusista Cant Z 1 007 *bis*-tyyppisistä koneista.

Näitä koneita piti vielä perusteellisesti kokeilla, jotta ne olisi saatu täydelliseen kuntoon. Etenkin laskussa kone oli vaikeasti ohjattavissa, kuten kaikki koneet, joiden ominaisuuksia ei vielä tarkoin tunneta.

Eräänä aamuna silloinen majuri Gori Castellani, joka komensi lentokoneryhmää, näkee Cant-koneen nousevan lentoon. 'Kuka sitä ohjaa?' hän kysyi. 'Kapteeni Mussolini', vastasi hänelle päivystävä upseeri. 'Kenen kanssa hän on?' 'Hän on yksin.' Castellani suutahti hiukan. Hän itse oli tehnyt ensimmäisen lennon Cant Z 1 007 *bis*-koneella miehen kanssa, jolla oli siihen jo ohjauslupa. Ei siksi, ettei hän olisi kyennyt heti lähtemään yksin, mutta uusi kone uusine kojeineen ja laitteineen vaatii koko joukon huomiota, niin ettei ole kysymys taitavuudesta, kun pyytää saada tehdä pienen lennon jonkun kanssa, jolla on jo ohjauslupa. Bruno lensi laajan kierroksen kentän yläpuolella ja laskeutui sitten säännönmukaisesti. Castellani veti hänet syrjään ja sanoi hänelle: 'No, etkö voinut lähteä ilmaan eversti Tadèn kanssa? Tiedäthän, mistä on kysymys.'

Ja Bruno vastasi kuivasti: 'Kylläpä minä olisin näytellyt kaunista osaa alaisteni silmissä! Jos minä alaisena näen uuden päällikköni saapuvan ja käyttävän kaksoisohjauksellista konetta, niin varmasti irvistän. Näin minä ensi hetkessä otin heiltä sen harhakäsityksen, että ovat tekemisissä isän pojan kanssa.'

Näissä seikoissa ilmenee ylevänä Brunon mielenlaatu, ja samalla tuntuu entistä syvempänä suru hänen korvaamattomasta menetyksestään.»

Veljesi sanoissa on todistettu sinun lentäjän tietoisuutesi, sinun tahtosi voittaa vaikeudet, sinun toiveesi saada olla yksin

ponnistuksissa ja vaaroissa. Lentäminen oli sinulle elämäntehtävä, velvollisuus, ilo. Sinun tunnussanasi, salainen toimintaohjeesi oli todella: yhä edemmäs, yhä ylemmäksi! Minun sanani »vaarallista elämää» oli sinun elämässäsi sovellettu käytäntöön.

Sinun ensimmäinen pitkän matkan lentosi tapahtui reitillä Istres—Damaskos—Parisi. Päiväkirjastani vuodelta 1937 löydän elokuun 26 päivän kohdalta: »Menin lentokentälle ottamaan vastaan Istres—Damaskos—Parisi-kilpailun voitokkaita lentäjiä.»

Miten olit valmistautunut tähän kilpailuun, perusteellisesti niinkuin tapasi oli, ilmenee haastattelusta, jonka myönsit eräälle *Excelsior*lehden toimittajalle Istres'issä lennon aattona:

»Erään *Excelsiorin* edustajan haastattelemana Istres'issä Bruno Mussolini lausui:

'Olen tyytyväinen kokeiluihin koneellani, joka on minulle ehdottomasti tuttu lennettyäni sillä jo useita kuukausia ja joka on aina mitä loistavimmalla tavalla vastannut odotuksiani silloinkin, kun sääsuhteet olivat erittäin huonot. Juuri tällä koneella olen muuten äskettäin parantanut muutamia kansainvälisiä ennätyksiä.

Haluaisin korostaa sitä seikkaa, että lentokoneita, joilla otamme osaa lentoon Istres—Damaskos—Parisi, ei ole rakennettu varta vasten tätä koetta silmälläpitäen. Kyseessä ovat sotilaskoneet, jotka valmistuivat kolme vuotta sitten ja jotka jo yli kaksi vuotta sitten kirjoitettiin ilmavoimiemme luetteloihin.

Olemme valinneet juuri nämä koneet, koska haluamme antaa näytteen sarjakoneittemme mahdollisuuksista ja arvosta, niitä kun ei ole tätä tilaisuutta varten millään lailla muutettu, vaan pelkästään tarkastettu huolellisesti ja pantu kuntoon yksityiskohdissaan mitä täsmällisimmin.

Haluaisin, että tiedettäisiin meidän italialaisten tulleen tälle kansainväliselle lennolle, jota maailma odottaa niin kärsimättömästi, ei kilpaillaksemme henkilökohtaisesti, ei, jotta

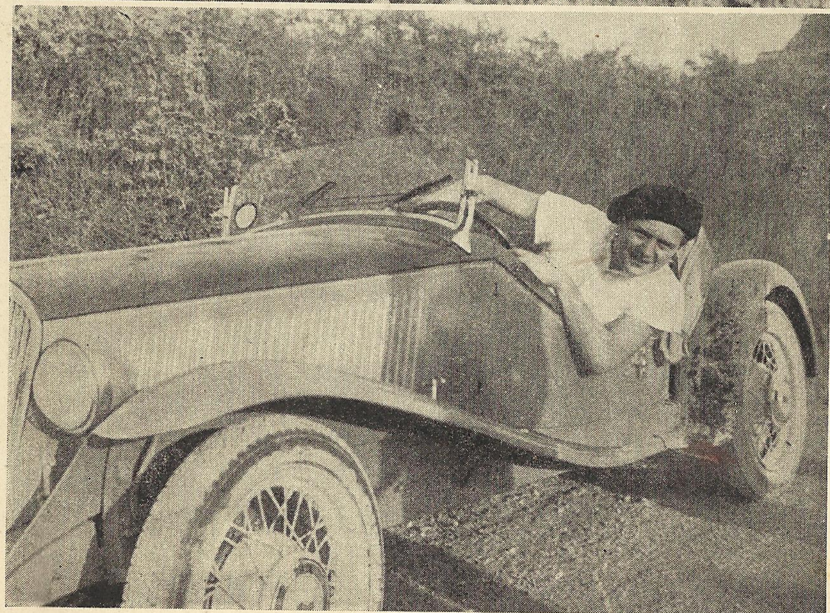
joku meistä tulisi perille ensimmäisenä, vaan yksinomaan antaaksemme näytteen kokonaisvoimasta ja -tehosta sekä käyttövarmuudesta.

Mutta vaikkei mitään tavallisesta poikkeavaa olekaan tehty tätä lentoa varten, on minun kuitenkin tähdennettävä sitä, että miesten valmennus ja kaluston kunnostaminen on suoritettu tunnontarkasti pienimpiä seikkoja myöten. Olemme joka hetki valmiit ja kykenemme kohtaamaan minkä tahansa eteemme nousevan vaikeuden, ja tämän pysyvän valmiuden johdosta olemme voineet asettaa tähän lähtöön niin huomattavan määrän sarjakoneita.

Tiedätte, että lentoon lähtö täydessä polttoainelastissa on vaikeimpia tehtäviä näin pitkällä lennolla. Olen iloinen voidessani sanoa, että Istres'in lentokenttä on suurten mittasuhteittensa ja täydellisen kuntonsa vuoksi ihastuttanut minua. Olen varma, että lähtö voi tapahtua täysin säännönmukaisesti. Tulette näkemään, että Italian laivue, jota komentaa everstiluutnantti Biseo, on osoittautuva tämän kokeen herättämän odotuksen ja samalla sen maineen arvoiseksi, jota ilmailumme on saavuttanut kautta koko maailman.

Omalta kohdaltani voin teille kertoa, että tuskin palattuani Afrikan sotaretkeltä, johon otin osaa reserviupseerina, päätin antautua lentäjäuralle, koska olin ihastunut taistelulentoihin ja tunsin, että se oli kutsumukseni. Pyysin luvan Ducelta, joka myönsi sen minulle erittäin helposti, koska itsekin on intohimoinen lentäjä. Kun hän sitten sai kuulla, että halusin olla mukana tällä lennolla, hän ei vain antanut minulle oikeutta kuulua koneitten miehistöön, vaan sen lisäksi ilmaisi selvästi tyytyväisyytensä aloitteestani. Hän antoi koko kannatuksensa lennolle, jotta pienimmätkin yksityiskohdat tutkittaisiin äärimmäisen huolellisesti. En tahdo lausua ennusteluja lennosta; tässä kysymyksessä minusta on parempi olla harhautumatta otaksumiin. Haluan varovaisesti odottaa Parisiin tuloa voidakseni selostaa tosiasioiden perusteella, miten lentomme on sujunut. Näkemiin siis Le Bourget'ssa.'»





Mussolini poikineen aamuratsastuksella Villa Torlonian puistossa. Keskellä Bruno, vasemmalla Vittorio.

Bruno autoilemassa ensimmäisellä autollaan.



Duce luovuttaa Brunolle lentäjänvaltakirjan.

Lennon aikana lähetit seuraavan radiosanoman *Il Popolo d'Italia*lle, joka julkaisi sen elokuun 21 päivän numerossaan:

»S. 79:stä. Albanian yläpuolella klo 1 yöllä (Italian aikaa). Lähetän teille nämä sanat koneemme radiolla lentäessämme Albanian rannikon yllä. Ilmastosuhteet ovat tähän mennessä olleet hyvät. Vain siellä täällä jokin myrskypilviryhmä. Meille ilmoitetaan, että tyydyttävät sääsuhteet vallitsevat myös Kreikassa, jonka yli pian lennämme, sekä Välimerellä. Olemme jatkuvassa yhteydessä Roomaan sekä italialaisiin koneisiin. Minun on siksi lähetettävä nämä radiosanomat aina väliajoin.

Lensimme Italian yli puolisen tuntia sitten 4 200 metrin korkeudessa suunnassa Orbetello—Bari. Koko niemimaa oli lentokenttien loistavien valonheittäjäkiilojen tähdittämä. Tämä järjestely, johon ilmavoimat olivat yli lentäessämme jokaisessa tukikohdassa kaiken varalta ryhtyneet, oli meille, vielä enemmän kuin varovaisuustoimenpide, tervehdys isänmaasta.

Istres'issä nousimme ilmaan klo 22,34 kolmantenatoista, neljän ranskalaisen, yhden englantilaisen ja seitsemän italialaisen koneen jälkeen. Arvanveto oli määrännyt meille tämän sijan. Jotkut sanoivat, että se on hyvä enne. Näkyväisyys on tähän asti ollut yleensä hyvä, ja sitä on erikoisesti lisännyt täysikuu, jonka loisto tältä korkeudelta nähtynä heijastuu tunnelmallisesti maisemasta. Kilpailun jännitys, kuten tämmöisissä tapauksissa aina, hävisi samalla hetkellä, kun lähdimme. Koko huomiomme on nyt kiintynyt niihin melko monimutkaisiin laskuihin, joihin suunnistamisemme perustuu ja joista suurimmaksi osaksi voiton mahdollisuudet riippuvat.

Keskeytän lähetyksen, koska tarvitsemme radiota tärkeämpiin asioihin. Kuulemiin huomisaamuun.

Bruno Mussolini.»

Le Bourget'hen saavuit kolmantena. Innostunut ja ystävällinen vastaanotto viranomaisten ja väkijoukon taholta.

Parisissa olivat tavanomaiset, välttämättömät juhlapäivät puheineen, nimikirjoitusten keräilijöineen, valokuvineen.

Il Popolo d'Italia julkaisi elokuun 22 päivänä Parisissa päivätyt vaikutelmasi lennolta:

»Parisi, elokuun 21 päivänä.

Kirjoitan nämä rivit matkakuvauksena muutamia tunteja Le Bourget'n lentokentälle saapumisemme jälkeen. Olin itse asiassa mielessäni päättänyt tehdä merkintöjä lennon kestäessä ja kirjoittaa muistiin kaiken sitä mukaa, kuin jotain maininnanarvoista tapahtuisi. Mutta lennon ensi osan aikana ei mitään erikoista ilmennyt. Olimme lentäneet Italian yli melko korkealla, mikä muuten vastasi moottoriemme suurinta tehoa. Yli 4 000 metrin korkeudesta saatoimme havaita kirkkaassa ja pilvettömässä yössä lentokenttiemme valonheittäjät, joita pidettiin toiminnassa lentomme helpottamiseksi ja jotta meillä olisi varmoja ja vaivattomasti tunnettavia kiintopisteitä. Sääsuhteet Välimerellä olivat hyvät, ja lennettiin noin 420 kilometrin tuntinopeudella. Moottorimme kävivät erinomaisesti, ja raikas ilma ja kevyt myötätuuli edistivät osaltaan matkan tekoa.

Koneestani, joka, kuten tiedätte, on komentajan kone, olin jatkuvassa yhteydessä laivueemme muihin koneisiin, ja niin saatoimme jatkuvasti kuulla, miten asiat sujuivat.

Etukäteen tehdyn sopimuksen mukaan olimme lisäksi kosketuksissa Roomaan tehden selkoa tilanteesta esimiehillemme.

Unohdin kertoa teille erään seikan: jos kilpailua edeltäneinä tunteina olinkin tuntenut jonkinlaista jännitystä, se hävisi samassa, kun S. 79-koneemme irtautui maasta ja suuntasi kulkunsa suoraan reitille Orbetello—Bari.

Saavuimme Damaskokseen, kun aamu oli jo kauan aikaa sitten koittanut, ja laskeuduimme helposti. Kello oli 5,29 paikallista aikaa. Keskinopeutemme oli 422 kilometriä tunnissa.

Olimme lähteneet viimeisinä, kolmantenatoista, mutta olimme jo sivuuttaneet kaikki muunmaalaiset kilpailijat ja hyvän osan tovereistammekin. Olimme kolmantena, edellämme vain — ja muutamia minuutteja — Fiori-Lucchinin ja Cuppini-Paradisin S. 79-koneet. Polttoainetäydennys vei melko pitkän ajan, ja ehdin laskeutua haukkaamaan hieman raitista ilmaa. Tunsin oloni oikein hyväksi, ja väsymyksen tunne, joka oli vallannut minut kuuden lentotunnin jälkeen, katosi miltei samassa. Lukuisat maamiehet ja katselijat pyysivät minua kirjoittamaan nimeni heidän jäsenkortteihinsa tai paperilapuille.

Lähdimme Damaskoksesta paluumatkalle klo 6,17. Kaikki koneemme olivat saapuneet paitsi majuri Lippin ja kapteeni Castellanin, jotka olivat ilmoittaneet meille saaneensa potkurivaurion. Olimme jo olleet lennolla kappaleen aikaa, kun meille tiedoitettiin, että kysymyksessä olevalle S. 79:lle oli tapahtunut onnettomuus lähdössä, mutta että lentäjät olivat vahingoittumattomia ja vain laskuteline oli ruhjoutunut pyörien painuttua liian pehmeään ja upottavaan maahan.

Niin kaunis oli sää ollut menomatkalla, mutta sitä huonommaksi se osoittautui palatessa. Tuulenpuuskat ja tiheät pilviverhot haittasivat lentoa. Olimme vähentäneet huomattavasti nopeuttamme kovan vastatuulen takia ja myöskin siksi, että oli hyödytöntä rasittaa moottoreita, koska kilpailijat olivat loitolla.

Kun sitten olimme lentäneet Adrianmeren poikki ja suuntasimme kulkumme kohti Alppeja, huomasimme, etteivät potkurimme antaneet toivottua tehoa, ja niin päätimme pakottavan syyn vuoksi laskeutua. Olimme Camerin suunnassa ja laskeuduimme sinne klo 14,25. Lähdimme uudelleen matkaan korjattuamme nopeasti lievän vaurion ja jatkoimme lentoa Parisia kohti, minne saavuimme ilman muita ikävyyksiä.

Olen ihastunut matkaamme kokonaisuutena ja samoin ennen minua perille tulleitten toverieni antamaan taidonnäytteeseen. Jos sää ei olisi ollut meille vastainen, olisimme saapuneet Parisiin suljetussa muodostelmassa, kuten oli aikomuk-

semme. Mutta näin, taistelussa epäsuotuisia ilmastosuhteita vastaan, miesten ja kaluston kilpailu ja kunnonnäyte ansaitsevat sitäkin suuremman arvon. Ja luulen, että ranskalainen väkijoukko, joka täytti Le Bourget'n ja otti minut liikuttavan ystävällisesti vastaan, on vakuuttunut meidän paremmuudestamme ja saattoi varmasti todeta omin silmin lentäjien valmennuksen ja sarjakalustomme erinomaisuuden.

Sillä, kuten jo sanoin eräitä päiviä sitten Istres'issä, koneitamme ei ole rakennettu varta vasten tähän kilpailuun, vaan ne on valittu sotilaslentokoneittemme riveistä ja ovat sitten olleet vain erikoisen tarkastuksen ja yksityiskohtaisen kunnostamisen kohteina.

Ennenkuin lopetan, en voi olla erikoisesti mainitsematta taitavien ranskalaisten lentäjien ja englantilaisen Cloustonin urheata suoritusta. Nämä taistelivat rohkeasti vaikeuksia vastaan ja koettivat taitavuudellaan voittaa koneittensa puutteet.

Bruno Mussolini.»

Littorion lentokentällä näin sinun yhdessä lentäjätoveriesi kanssa laskeutuvan koneesta. Olit pukeutuneena valkoiseen etkä näyttänyt lainkaan väsyneeltä. Asetuit riviin muiden mukana. Muuan *Le Vie dell'Aria* lehden kronikoitsija kertoo sinusta: »Bruno oli siinä tuon urheitten joukon keskellä. Häntä vastapäätä seisoi häntä ylistäen hänen suuri isänsä. Mutta Bruno oli rivimies, ja isä oli hänen Johtajansa. Katsoimme liikuttuneina ja ihaillen tätä puhtaasti roomalaista kuvaelmaa: poika, suoritettuaan suuren tehtävän, tunsi itsensä nöyräksi, ja isä tuona juhlallisena hetkenä tunsi itsensä vain Johtajaksi, joka määrää, tuomitsee ja palkitsee.»

Se on totta, minä en ollut muuta. Mutta sitten puhuessani katsoin sinua kiinteästi silmiin, Bruno, ja sanoin: »Olen tullut tänne teidän saapuessanne ilmaistakseni teille tyytyväisyyteni. Olette tehneet velvollisuutenne, olette voittaneet kamppailun todella loistavasti, kuten koko maailma on myöntänyt. On kolme

piirrettä, jotka ovat ominaiset tälle lennolle: lähdön ja Damaskokseen saapumisen ehdoton täsmällisyys, erittäin suuri nopeus, jota on pidetty yllä lennolla sekä ensimmäisen että toisen jakson aikana, ja ennen kaikkea taito, jolla jotkut miehistöt ovat voineet voittaa elementtien esteeksi asettamat vaikeudet. Olette tehneet palveluksen isänmaalle, valtiolle ja fascistiselle ilmailulle.»

Suojapuvussasi oli kolme »Vihreätä Päästäistä». Kun saavuit kotiin, syleilin sinua, niinkuin olit ansainnut, ja sait äidiltäsi syleilyn, kuten tavallista, sanattoman.

IV luku

VALTAMERILENTO

Vihreät Päästäiset

Et ollut vielä täyttänyt kahdettakymmenettä ikävuottasi, kun varustauduit ylittämään valtameren. Valmistautuminen oli ollut ankara. Vuonna 1937 olit lentänyt paljon sekä saavuttanut muutamia ennätyksiä.

Heinäkuun 10 päivänä 1937 lehdet julkaisivat seuraavan virallisen tiedonannon:

»Kuluvan kuun 8 päivänä kolmimoottorinen, S. 79-tyyppinen Savoia-Marchetti-kone, joka on varustettu Piaggio P. XI R. C. 40-moottoreilla ja säädettävillä S. I. A. I.-potkureilla ja jota ohjasivat everstiluutnantti Attilio Biseo ja luutnantti Bruno Mussolini mukanansa moottorinhoitajana vääpeli Erminio Gadda, lähti Montecelion lentokentältä parantaakseen kansainvälistä, jo ennestään Italian nimissä olevaa nopeusennätystä 1 000 kilometrin matkalla 2 000 kilon kauppatavarakuormituksessa.

Lento tapahtui suljetulla reitillä, jonka kiintopisteinä olivat seuraavat paikat: Fiumicino—Antignano (Livorno)—Ansedonian rauniot (Orbetello). Kone aloitti kierroksensa klo 7,10'42 $^{1}/_{5}$'' ja lopetti sen klo 9,32'20 $^{2}/_{5}$''. Matka suoritettiin siis ajassa 2,21'38 $^{1}/_{5}$'' nopeudella 423,618 km/t.

Uuteen nopeusennätykseen 1 000 kilometrin matkalla 2 000 kilon kuormituksessa sisältyy samanaikaisesti uusi nopeusennätys samalla matkalla 500 ja 1 000 kilon kauppatavarakuormituksessa.

Aikaisempi ennätys, joka oli saavutettu syyskuun 23 päivänä 1935 (Biseo—Castellani) Alfa Romeo-moottorisella S. 79-koneella keskinopeutena 390,371 km/t, ylitettiin näin 33,247 km:llä.

Kone S. 79, joka vuodesta 1936 kuuluu Italian ilmavoimien pommitusmuodostelmiin, on suunniteltu ja rakennettu kaikilta yksityiskohdiltaan kotimaassa, moottorit ja koneessa olevat laitteet mukaanluettuina.

Kuninkaallis-Kansallinen Ilmailuliitto on alistanut lentoa koskevat selonteot ja asiakirjat Kansainvälisen Ilmailuliiton tarkastettaviksi, jotta se hyväksyttäisiin kansainväliseksi nopeusennätykseksi 1 000 kilometrin matkalla kuormituksena 500, 1 000 ja 2 000 kiloa.»

Vasta helmikuun 14 päivänä 1938 Kuninkaallis-Kansallinen Ilmailuliitto lähetti seuraavan kirjelmän:

Herra Kapteeni

Meitä ilahduttaa, että voimme ilmoittaa Kansainvälisen Ilmailuliiton hyväksyneen seuraavat, Teidän vuonna 1937 saavuttamanne loistavat ennätykset:

C-LUOKKA.

Heinäkuun 8 päivänä:

— Nopeus 1 000 kilometrin matkalla 2 000 kilon kauppatavarakuormituksessa: 423,618 km.

— Nopeus 1 000 km:n matkalla 1 000 kilon kauppatavarakuormituksessa: 423,618 km.

— Nopeus 1 000 km:n matkalla 500 kilon kauppatavarakuormituksessa: 423,618 km.

Marraskuun 21 päivänä:

— Nopeus 1 000 km:n matkalla 2 000 kilon kauppatavara kuormituksessa: 430,622 km.

— Nopeus 1 000 km:n matkalla 1 000 kilon kauppatavarakuormituksessa: 430,622 km.

— Nopeus 1 000 km:n matkalla 500 kilon kauppatavarakuormituksessa: 430,622 km.

Kuninkaallis-Kansallisen Ilmailuliiton sihteeri
EUGENIO GANDOLFI

Jokapäiväisessä, tarkoin suunnitellussa, järkiperäisessä lentotoiminnassaan Bruno oli ohjannut kaikkia pommitus-, tiedustelu- ja hävittäjäkoneita. Tuosta nyt paljon käytetystä ja täysin maininnan ansaitsevasta »pikku Capronista», jolla oli suorittanut lentäjäntutkinnon, hän oli heti siirtynyt S. 81-koneeseen ja edelleen vanhoihin, hitaisiin tiedustelukoneisiin Ro 37, Ro 41.

C.R.-koneista (Rosatelli-hävittäjäkoneista) hän oli ohjannut tyyppejä C.R.30 *bis*, C.R.32 — hävittäjää, joka teki ihmeitä Espanjan sodassa — ja C.R.42, joka on uusi, edellisestä paljon parannettu laitos.

Pommituskoneista hän oli monen kuukauden ajan sodan ja rauhan päivinä ohjannut S.79:ää, voimakasta Cant Zeta 1 007 *bis*-tyyppistä konetta sekä lopulta P.108:aa, jolla hän ehti lentää kuusi kertaa ennen tuota kohtalokasta lentoa.

Olit jo saanut koulutuksen suuriin lentoihin. Sinua houkutteli ajatus tulla »Atlantin lentäjäksi». Ehkä se oli ollut muuan nuoruutesi unelmia!

Lentää mantereelta toiselle valtameren äärettömien ulapoiden yli. Ensimmäinen tiedonanto tammikuun 19 päivältä 1938 ilmoitti pian tapahtuvan lennon seuraavin sanoin:

»Uusi suuri lento Italiasta Etelä-Amerikkaan tehdään lähiaikoina koneilla, joita ohjaavat eversti Biseo, majuri Moscatelli ja luutnantti Bruno Mussolini.

Koneet, jotka tähän on valittu, ovat sarjaa S.79, ja niiden joukossa on kone, joka sijoittui ensimmäiseksi lennolla Istres—Damaskos. Tässä kilpailussahan Italia saavutti kiistämättömän etusijan.

Reitti tulee kulkemaan Dakarin ja Natalin kautta Rioon, ja matka käsittää muodostelmalennon poikki Saharan ja Atlantin.

Eversti Biseolla on toisena ohjaajanaan kapteeni Paradisi, luutnantti Mussolinilla, I.BRUN-koneen päälliköllä, on toverinaan luutnantti Mancinelli, majuri Moscatellilla vääpeli Crucianelli.

Lennolle kuvaavia tulevat olemaan seuraavat piirteet: suuri nopeus ja ennestään olemassa olevien tukikohtien hyväksikäyttäminen ilman mitään erikoista huoltoa. Sanalla sanoen: on kysymyksessä uusi tilaisuus, joka on osoittava Italian sarjateollisuuden saavutukset ja lentäjiemme urheuden.

Koneille on annettu nimeksi Vihreät Päästäiset, sanonta, jota kansanomaisesti käytetään ilmaisemaan, että joku aikoo näyttää ihmeitä.[1]

Voimme sanoa, että on odotettavissa merkittävä lentotapahtuma, joka osoittaa käytännössä, mitä mahdollisuuksia on tällaisen erittäin nopean yhdysliikenteen luomiseen näiden kahden mantereen välille.»

Toinen välittömästi seurannut tiedonanto kertoi eräitä yksityiskohtia seuraavin sanoin:

»Pian tapahtuu — odotusta kestää ehkä vain muutamia tunteja — lähtö suurlennolle Italiasta Brasiliaan, jota jo jonkin aikaa on suunniteltu urheitten lentäjiemme aloitteesta ja josta ulkomaiden lehdistö on pitänyt suurta ääntä.

Matkan suorittaa kolme konetta, jotka partiomuodostelmassa lähtevät lentoon Guidonian lentokentältä ja saapuvat Rio de Janeiroon laskeuduttuaan välillä Dakariin ja Port Nataliin. Tälle lennolle kuvaavaa tulee olemaan poikkeuksellinen nopeus, mutta ennen kaikkea on tärkeä se seikka, että koneet käyttävät hyväkseen ennestään olemassa olevia tukikohtia semmoisenaan, ilman mitään erikoislaatuista huoltoa.

Ensimmäinen matkan osa Guidonia—Dakar käsittää muodostelmalennon Saharan yli, ja sen pituus on suunnilleen 4 300 kilometriä; toinen, Dakar—Port Natal, jolloin on ylitettävä eteläinen Atlantti, on enemmän kuin 3 200 kilometrin pituinen.

---

[1] *far vedere i sorci verdi* = »näyttää vihreitä päästäisiä», s.o. »näyttää ihmeitä».

Kun lisäksi luetaan matkan viimeinen jakso Port Natal—Rio de Janeiro, koko lento on yli 10 000 kilometrin pituinen. Kuten näkyy, kaikkea muuta kuin helppo koe, jonka onnistuminen riippuu kalustomme laadusta ja lentäjiemme taitavuudesta.

Lennon suorittamiseen on valittu S.79-tyyppiset koneet. Niiden hyvin tunnetut ominaisuudet ovat seuraavat: matkalentonopeus 450 kilometriä tunnissa, teho 2 250 hv., lakikorkeus 7 000 metriä, hyötykuorma 3 700 kg, lentoautonomia 2 600 kg:n sotilaskuormituksessa.

S.79-koneet ovat saavuttaneet kokonaista kuusi kansainvälistä ennätystä 1 000 kilometrin matkalla kuorma aina 5 000 kiloon asti ja 2 000 kilometrin matkalla kuorman noustessa 2 000 kiloon. Muistakaamme edelleen, että näillä koneilla on nimissänsä voitto lennolla Istres—Damaskos—Parisi. Koneilla, jotka ovat samoja kuin tähän suurlentoon osallistuneet, on nyt kuten silloinkin solakassa rungossaan onnea tuottanut merkki: Vihreät Päästäiset.

Koneitten nimet ja miehistöjen kokoonpano ovat seuraavat:

ensimmäinen kone, partion johtaja: I. BISE: lentäjäeversti Attilio Biseo, lentäjäkapteeeni Amedeo Paradisi, lentäjävänrikki Giovanni Vitalini Sacconi, radiosähköttäjä, ylikersantti Cubeddu, moottorinhoitaja, ylikersantti Ardu;

toinen kone, I. BRUN: lentäjäluutnantti Bruno Mussolini, luutnantti Renato Mancinelli, radiosähköttäjä, vääpeli Boveri, mekaanikko, vääpeli Arata, moottorinhoitaja, vääpeli Trezzini;

kolmas kone, I. MONI: lentäjäkapteeni Nino Moscatelli, lentäjäkapteeni Gori Castellani, lentäjävääpeli Crucianelli, radiosähköttäjä, vääpeli Frusciante, moottorinhoitaja, ylikersantti Matriciani.»

Salli minun, Bruno, näillä sivuillani esittää *Il Popolo d'Italia*lle tammikuun 20 päivänä, melkein lennon aattona, myöntämäsi haastattelu.

»Montecelion lentokentällä, joka Tivolin vuorten kehässä on täynnä auringonpaistetta ja moottorien pauhua, luutnantti

Bruno Mussolini kertoi meille voisipa sanoa lakoonisen koruttomasti suuresta lennosta, jolle hän valmistautuu. Tämän haastattelun sävyn, jonka haastateltava itse teki niin asialliseksi, tiheästi toisiaan seuraaviksi kysymyksiksi ja vastauksiksi, pitäisi jo sinänsä riittävästi luonnehtia tätä ilmojen peräti nuorta sankaria, joka vain kaksikymmenvuotiaana on taistellut lentäjänä erittäin urhoollisesti ja suorittanut tekoja, jotka ilmailun aikakirjoissa säilyttävät kunniakkaan kaiun.

— Lentokoneen päällikkyys, joka minulle on uskottu Vihreitten Päästäisten suunnittelemalla lennolla, tuottaa minulle kunniaa, mutta kaikki fascististen ilmavoimien lentäjät, joilla on sama koulutus kuin minulla, kykenisivät tekemään sen, minkä minä teen. Välttämätön ehto jokaiselle lentoyritykselle, joka on tavallisesta poikkeava, on vakava valmennus, ei pelkästään tilapäinen ja urheilunluontoinen, vaan sitkeä ja jatkuva, ja meillä, fascististen ilmavoimien lentäjillä, on se kaikilla. Meidän yrityksemme, poikkeuksellisetkaan, eivät ole komeilupolitiikan aiheuttamia, vaan johtuvat luonnollisena seurauksena erittäin laajakantoisesta yleisestä valmiudesta, johon sisältyy lentäjien kuri ja koulutus, kaluston ensiluokkaisuus aina päällikköjen antamaan esimerkkiin saakka. Lento, jonka aiomme suorittaa näinä päivinä, olisi voitu tehdä jo toista vuotta sitten, kun Vihreät Päästäiset ilmoittautuivat samoilla koneilla kilpailuun New York—Parisi. Kuten muistamme, kaikki muut kilpailijat luopuivat tästä yrityksestä, ja reitti muutettiin kulkemaan Istres'istä Damaskokseen. Välikautena Vihreät Päästäiset eivät todellakaan ole tehneet mitään, mikä erikoisesti liittyisi Atlantin lentoja tarkoittavaan koulutukseen. Mutta ne ovat tehneet enemmän ja parempaa, mistä tässä on ennenaikaista puhua.

— Onko jokin erikoinen syy saanut valitsemaan juuri tämän lennon?

— Pääasiallinen syy on ilmeinen: reittimme on lyhyin Roomasta Etelä-Amerikkaan. Lisäksi se on myös loogillisin maalentokoneita varten. Lento yli vuoriketjun ainoastaan muutamia

tunteja lähdön jälkeen, siis vielä raskaasti kuormitetuin konein, on vaikeus, jota vähän aikaa sitten pidettiin voittamattomana ja joka, päätellen eräitten Ranskan lehtien viittailuista Tesein S.74-koneella äskettäin saavuttaman ennätyksen johdosta, on suorastaan 'ihme' noille herroille, mutta se ei tule olemaan ylen määrin suuri este meidän S.79-koneillemme, jotka kuitenkin joutuvat lähtemään kuormanaan yli 80 kiloa suurempi paino neliömetriä kohden kuin mitä oli Tesein ennätyskoneella S.74.

— Eikö lentoon lähtö niin raskaasti kuormitetuin konein ole suunnaton rasitus, ja eikö se samalla ole erittäin vaarallistakin?

— Kysymys on kokonaan valmennuksesta ja koulutuksesta. Olisi tosiaankin epätäsmällistä sanoa, että lähtö, jollainen meidän on suoritettava kuormana polttoainetta 6 000 kilometriä varten, olisi jokaiselle mahdollinen. Mutta Vihreät Päästäiset ovat koulutetut tähän ja enempäänkin kuin tähän. Onpa mahdollista, että, jollei nyt juuri tällä, niin jollakin toisella, piankin odotettavissa olevalla lennolla, voidaan osoittaa, että sama S.79-kone voi lähteä lentoon varustettuna paljon pitempiäkin matkoja varten.

— Onko koneisiin, joita käytätte, tehty muutoksia Istres'in—Damaskoksen lennon jälkeen?

— Koneet ovat edelleen samat. Ne olivatkin vielä aivan uudet, eikä niihin tarvinnut tehdä mitään muutoksia. Vain muuan parannus on tehty erääseen yksityiskohtaan: lennolla säädettävien potkurien ranskalaistyyppiset sähkösäätölaitteet eivät olleet täydelliset, ja ne on korvattu italialaisella tuotteella, joka on luotettavampi rakenteensa täydellisyyden ja nerokkuuden vuoksi.

— Jos teiltä kysyisi, mikä on suurin vaikeus suunnittelemallanne lennolla, voisitteko mainita sen?

— Se ei ole helppoa. Tällaisen yrityksen asettamien vaikeuksien arvioiminen on hyvin suhteellista. Se on riippuvainen koneitten laadusta, jotka tässä meidän tapauksessamme ovat täydelliset; moottoreista, joita on kokeiltu useilla aikaisemmilla

lennoilla ja kunnostettu erittäin tarkasti; retken päällikkyydestä, joka on uskottu eversti Biseolle, jo kolme kertaa Atlantin ylittäneelle, todelliselle lennon ja suunnistamisen mestarille; lentäjien valmennuksesta... Tässä yhteydessä saattaa ehkä sanoa, että pahin vaikeus voi ilmetä suunnistamisessa. Meidän onkin ennen Atlanttia, joka jo sekin voi tuottaa paljon arvaamattomia vaikeuksia, lennettävä yli kaksituhatta kilometriä Afrikan aavikkoa, joka on ehdottomasti vailla varmoja kiintopisteitä. Ottaen huomioon suuren nopeutemme ja tavoitteeksemme asettamamme pitkän matkan ilman täydennyksiä, on huolehdittava siitä, ettemme millään ehdolla poikkea määrätyltä reitiltä. Sen pidentäminen merkitsisi suurta vaaraa. Eniten apua kuten aina antaa meille radio. Koneittemme varustuksiin kuuluvat kojeet ovat täydelliset, ne voidaan lukea voimakkaimpiin, mitä maailmassa on, mutta matkan poikkeuksellisuuden vuoksi meidän on ennakolta pidettävä mielessä se mahdollisuus, ettei sen jollakin jaksolla voida saada yhteyttä radioasemiin, joita meidän ohjelmamme mukaan on tarkoitus kuunnella. Jo jonkin aikaa olemme harjoitelleet astronomista paikanmääräämistä erikoismenetelmin. Tähän menetelmään eversti Biseo itse on tehnyt eräitä täydennyksiä keksimänsä erityisen viivoittimen avulla, joka tekee mahdolliseksi määrätä aseman yhden ainoan mittauksen avulla virheen jäädessä erittäin pieneksi.

— Voitteko, vaikkapa vain likipitäen, sanoa, mitä keskimääräistä nopeutta voitte pitää lennolla?

— Ei likipitäen, me tiedämme sen täsmälleen. Mutta siitä lienee parempi puhua, kun lento on tapahtunut. Riittäköön teille nyt tieto, että koneemme voi suorittaa koko matkan nopeammin kuin yksikään muu kone, joka on yrittänyt lentoa Euroopan ja Amerikan välillä tai tehnyt sen. Tämä muuten tulee olemaan lentomme huomattavimpia erikoisuuksia piirteen ohella, joka perustuu siihen seikkaan, että lento suoritetaan kolmen normaaliin sotilasmuodostelmaan kuuluvan koneen suljetussa partiossa.

— Entä teidän tunnuskuvanne hiirineen. Haluaisitteko selittää meille . . .

— Eivät ne ole hiiriä yhtä vähän kuin hiirenpoikasiakaan. Ne ovat päästäisiä ja lisäksi vihreitä. Tähän mennessä on kysymys tunnusmerkkimme merkityksestä tehty meille jo senkin seitsemän kertaa. Päällikkömme, joka eräässä mielessä on sen pääasiallinen keksijä, voi selittää sen teille paremmin kuin kukaan muu.

Eversti Biseo, joka on tähän asti kuunnellut keskustelua, puuttuu puheeseen:

— Luutnantti Mussolini tekee oikein torjuessaan heti paikalla hiiret, joihin sekoitatte meidän päästäisemme. Voinee näyttää siltä, ettei asiassa ole suurta eroa, mutta siinäpä on. Kysykää sitä joltakulta roomalaiselta. Hiirissä on jopa nimessäkin sievisteleväisyyttä, jota päästäisissä ei ole, hiiret tuovat mieleen kotoiset ruokakomerot . . . Roomalaisen, kansanomaisen sanonnan »vihreät päästäiset» sen sijaan ovat veijareita, mistään piittaamattomia, huolettomia, ja ne ovat kiistämättömästi ylempänä kaikkia hiiriä ja hiirilapsia, jotka ovat aikaisemmin tulleet kuuluisiksi lehtien, satujen ja elokuvien tietä. Ja tiedättekö, miten ja mistä on lähtöisin aate ottaa ne tunnuskuvaksemme? Se tapahtui täällä, Montecelion lentokentällä, kaksi vuotta sitten. Elimme pakotteiden aikaa ja odotimme S.79-koneita, joiden oli määrä valmistua meitä varten tunnetussa Lombardian teollisuuslaitoksessa. Epäilijöistä ei tietenkään ollut puutetta. Keskustelu täällä Guidoniassa paremmin varustettujen muodostelmien lentäjien ja minun omieni välillä, joiden oli pakko uusia koneita odotellessaan käyttää koulutuskoneinaan vanhentuneita tyyppejä, oli noina päivinä suunnilleen seuraavanlainen: 'Milloin saapuvatkaan ne kuuluisat S.79-koneet?' — 'Sen huomaatte kyllä heti, sillä hämmästytämme teidät perinpohjin. Saatte nähdä ihmeitä . . .'[1] Samoihin aikoihin alettiin ulkomailla puhua kuuluisasta kilpailusta New York—Parisi, ja Italian ilmoitettua osanotos-

[1] Saatte nähdä »vihreitä päästäisiä» . . .

taan oli pahanilkisiä luonnollisesti tavalliseen tapaan! 'Italialaiset ilmoittautuvat sotilaskoneella, joka ei kykene kilpailemaan jne., jne.' — Lentäjieni pysyvänä vastauksena oli: Saavat nähdä ihmeitä...

Lopun tiedätte: miten päättyi suunniteltu lento New Yorkista Parisiin ja miten Vihreät Päästäiset voittivat Istres—Damaskos-kilpailun... Tämän uuden lennon jälkeen käy tunnuskuvamme merkitys vielä ilmeisemmäksi...

Puhuessamme tulee aivan nuori upseeri ja tekee kunniaa luutnantti Mussolinille. Mies on hänen lapsuudenystävänsä, hänkin innokas lentäjä. Hän on seurannut Bruno Mussolinia toverina sodassa ja seuraa häntä nyt tavallisena rivimiehenä Atlantin lennolle. Hän tekee kunniaa, koska hän tulee ilmoittamaan, ei ystävälle, vaan laivueen komentajalle, että jokin raportti on valmis. Luutnantti Mussolini on näet jo muutamien kuukausien ajan ollut 12:nnen lentorykmentin 205:nnen laivueen vakinainen komentaja. Hänen sävynsä ei ole vailla ylpeyttä, kun hän itse kertoo sen meille. 'Se on toimi', hän sanoo, 'josta on paljon työtä ja joka on hyvin vastuullinen'. — Tämän sanottuaan Johtajan nuori poika lopetti haastattelun.»

Muuan toinen sanomalehtimies puhuu sinusta näin:

»Antaakseen meille käsityksen reitistä eversti Biseo ohjaa meidät valoisaan ja rauhalliseen toimistoon, missä yritystä on valmisteltu. Siellä tapaamme luutnantti Bruno Mussolinin, joka kapteeni Moscatellin ja muiden upseerien seurassa parhaillaan tutkii karttoja ja tarkkuuskojeita. Tämä Ducen toinen poika ohjaa, kuten tiedämme, yhtä kolmesta S.79-koneesta, jotka ottavat osaa tähän rohkeaan lentoon.

Hän on peräti nuori, mutta hänellä on jo tilillään satoja lentotunteja ja kokemus, joka on kasvanut vaikeissa yrityksissä ja lukuisissa sotatoimissa. Tätä nykyä hän omaa vanhojen lentäjien taidon ja varmuuden ja sen lisäksi kaikkein nuorimpien uskaliaisuuden. Biseo, joka luottaa häneen joka suhteessa, on hiljakkoin uskonut hänelle laivueen komennuksen. Eniten hämmästyttää meitä Brunossa tapa, millä hän kätkee hiljaisen

vakavuuden verhoon tuon kiihkeän innon, tuon suuren seikkailun kaipuun ja tuon kaikkea hallitsevan kamppailumielen, jotka sitten niin odottamatta ilmenevät hänen lentäjäuraansa koristavissa saavutuksissa.» (*Corriere della Sera.*)

Ja salli minun nyt katsoa muistiinpanojani, päiväkirjaani, jota olen pitänyt joulukuun 31 päivään 1940.

Tammikuun 23 päivänä kirjoitin: »Huomisaamuna, 24 päivänä, Bruno lähtee valtamerilennolleen. Tämän yön hän nukkuu lentokentällä. Hän jätti hyvästit meille hyvin rauhallisena.»

Jo muutamia päiviä oli kotona puhuttu lennostasi, mutta kokonaan vailla kiihtymystä. Äitisi oli kuten aina tyyni ja luottavainen. Kello 22:n aikaan sinä lähdit Guidoniaan. Hyvästelimme toisiamme hillitysti, sanoisinpa melkein maalaisen karuun tapaan. Päiväkirjastani luen edelleen: »Brunon lentoa koskevat ensimmäiset tiedonannot ovat erinomaiset. Tuntinopeus 420 kilometriä. Puolenpäivän aikaan he ovat jo lentäneet puolet matkasta, joka on neljätuhatta kilometriä.»

Lähtö Guidoniasta tapahtui ilman puheita, ilman juhlallisuuksia, hiukan ennen päivännousua. Vähän ennen lähtöä sanelit *L'Editoriale Aeronautico* lehdelle seuraavan artikkelin:

»Vielä muutamia vuosia sitten, kun ilmailu oli vapautunut rajoitetun toimintasäteen piiristä, oli jokaisen lentäjän kunnianhimoisimpia unelmia lentää Atlantin yli. Tänään, lukuisten valtamerilentojen jälkeen, joista loistavimpia ovat italialaisten suorittamat, nuo kaksi rantaa yhdistävä lento ei enää ole mikään poikkeuksellinen yritys. Mutta minunlaistani nuorta lentäjää vetää ja innostaa näin merkittävä lento reiteillä, joita niin kauan on ympäröinyt voittamattomuuden sädekehä ja jotka ovat saaneet nähdä niin paljon kunniaa ja niin paljon uhreja. Sitäkin suuremmassa määrässä, kun uskomme suorittavamme tämän yrityksen teknillisin yksityiskohdin, jotka ilman muuta ylittävät kaikki muiden aikaisemmat saavutukset tällä samalla matkalla. Lentäjän intoa pitää ikuisesti vireillä vaistomainen pyrkimys edistyä ja voittaa vaikeudet.

Toinen seikka, joka tekee minulle houkuttelevaksi tämän pitkän lennon, on juuri sen pituus. Alueet, joiden yli lennämme, ovat minulle täysin tuntemattomia. Tällä hetkellä on mielessäni niistä vain lukemattomien, matkan valmisteluissa avuksi käyttämieni maantieteellisten karttojen antama kuiva kuva. Tämä 10 000 kilometrin matka, jonka oletamme ylittävämme hyvin lyhyessä ajassa, ei sanan varsinaisessa mielessä varmastikaan tarjoa hurmaavia näköaloja. Suuri osa alkumatkasta, jota pidämme hyvin tärkeänä ohjelmamme onnistumiselle, on erämaa-aluetta ja täysin autiota. Jos näkyväisyys on suotuisa, matkan toinen jakso tarjoaa katseillemme suunnattoman, harmaansinisen peilin, valtameren. Mutta lentäjän näköalaa eivät muodostakaan tavanomaiset kauneuden ainekset, vaan loppumaton määrä pieniä yksityiskohtia, jotka ulkoa päin tulevat kosketukseen painemittarien, suuntimalaitteiden sekä koneen kaikkien kojeiden kanssa ja sulautuvat tuoksi lennossa olevan koneen ohjaamolle ominaiseksi ilmapiiriksi mitä voimakkaimpine tunnelmineen. Kaunein vyöhyke ja tietysti samalla se, jota katselemme suurimmalla ilolla saavutettuamme sen kerran varsin ankaran ponnistuksen jälkeen, on latinalaisen Amerikan rannikko.

Vastuunalainen tehtävä, joka minulle on uskottu saadessani päällikkyyden yhdessä Vihreitten Päästäisten koneessa, on herättänyt minussa ylpeyttä, mutta samalla myös kannustanut minua erittäin tarkkaavaisena antautumaan retkeä valmistavaan työhön. Koulutukseni olin jo saanut lukuisilla palveluslennoilla tai erikoisyrityksissä Vihreitten Päästäisten mukana, joihin voin sanoa kuuluneeni aina niiden muodostamisesta asti. Mutta pelkästään tavallisella koulutuksella ei valmistuta näin pitkäsäteisiin lentoihin. Koneen päällikkönä olen henkilökohtaisesti huolehtinut kaikkien kojeiden kuntoonsaattamisesta koneessa, josta olen vastuussa, ja varsinkin olen harjoitellut lentoon lähtöä erittäin raskain siipikuormituksin. Erikoisen tarmokasta syventymistä ovat vaatineet yksinkertaistettuinakin astronomiset suunnanmääräyslaitteet ja -menetelmät, jotka

olemme ottaneet käytäntöön varmistaaksemme suunnistamisemme. Olen huolehtinut niistä erikoisesti, sillä juuri suunnan määräämisestä riippuu lentomme onnistuminen.

Kone, jota käytämme, on jo veteraani lentokunnian kentillä, eikä sen salaisuuksista ainoakaan ole meille outo. Sen harvinaiset lento-ominaisuudet tekevät minut täysin varmaksi. Suoritetuista kokeista kerron tässä vain erään merkittävimmistä: lentokorkeuden täydellinen säilyminen kokonaispainon ollessa 10 000 kiloa ja ainoastaan kahden moottorin käydessä ja mahdollisuus pysyä ilmassa myöskin vain yhdellä moottorilla, jos polttoaineen painon vaikutusta vähennetään erikoisella säätölaitteella.

Suuriarvoisena työtoverina on minulla valmistuskautena ollut luutnantti Mancinelli, joka on toinen ohjaajani I. BRUNissa. Hän on mainio toveri, hyvin nuori hänkin, ja innoissaan kuten minäkin päästessään tälle lennolle. Kanssamme tulee myös olemaan luutnantti Vitalini, johon minut sitoo erittäin sydämellinen ystävyys. Olemme suorittaneet ensimmäisen lentäjäntutkintomme yhdessä ja taistelleet vieretysten Afrikassa.

Komentaja Biseon itsensä lausuman toivomuksen mukaisesti olemme yhdessä valinneet alansa tuntevat miehet, jotka jakavat kanssamme yrityksen vaivat ja ilot. Nämä ovat vääpeli Arata, erittäin kokenut asentaja, joka on niin innostunut lentämiseen, että vähän aikaa sitten suoritti omaan laskuunsa siviililentäjän tutkinnon, vääpeli Trezzini, moottorinhoitajamme, joka on ollut ryhmässäni jo Itä-Afrikassa ja jonka arvon olen näin voinut todeta erikoisen vaikeilla lennoilla, sekä vääpeli Boveri, radiosähköttäjä, joka on jo lentänyt Atlantin yli oltuaan mukana fascismin kymmenvuotislennolla samoissa tehtävissä.

Lähtömme tapahtuu jo aivan pian. Tässä vaiheessa lentäjän ainoana tehtävänä on kokonaan antautua toimimaan. Yrityksen hankalin osa on jo sivuutettu.»

Sanomia lennolta

Haluan esittää sinun ja tovereittesi lennon aikana lähettämät sanomat. Ne ovat paljon sanovia sotilaallisessa koruttomuudessaan.

»I.BISE — klo 12 (24. 1.XVI). — Olemme jättäneet taaksemme Ksabin ja Ber Adrarin, aavikon viimeiset lentokentät, ja lennämme kohti rannikkoa. Radiomme toimivat erinomaisesti ja tekevät meille mahdolliseksi jatkuvan yhteyden Guidoniaan. Tuuli on kehittynyt erittäin rajuksi. — Biseo.»

»I.BRUN — klo 14 (24. 1. XVI). — Lennämme keskellä aavikkoa. Näkyväisyys on tullut yhä huonommaksi, mutta lentomme jatkuu varmana. Varsin hyödyllisiksi ovat meille osoittautuneet astronomiset asemanmääräämislaitteet, jotka olemme ottaneet mukaamme. Moottorit toimivat moitteettomasti. Pidämme yllä hyvin suurta nopeutta huolimatta kovasta sivutuulesta. Tuuli on paikoitellen suoraan vastainenkin. Sanalla sanoen olemme tyytyväisiä tapaan, jolla lento on edistynyt tähän mennessä. Olemme syöneet aamiaisen hyvällä ruokahalulla silmiemme edessä Korkean Atlaksen suurenmoiset huiput. Jos kaikki jatkuu näin, olemme noin kolmen tunnin kuluttua Dakarissa. — Bruno Mussolini.»

»I.MONI — klo 15,30 (24. 1. XVI). — Atlantti alkaa juuri näkyä. Poikkeaman vuoksi, jonka olemme tehneet pohjoiseen, on meillä aikaisemman suoran vastatuulen sijasta sivutuuli. Koneet toimivat erinomaisesti kuten aina. Lennämme kovaa vauhtia, ja se kohottaa osaltansa miehistömme hyvää mielialaa. — Moscatelli.»

»I.BISE — klo 17,45 (24. 1. XVI). — Kolmenkymmenen minuutin kuluttua laskeudumme Dakariin. Rannikko näkyy. Olemme Saint Louis'n korkeudella. Näkyväisyys on taas melkein normaali, mutta taivaanrantaa himmentävät ilmaan kohonneet hiekkapilvet, jotka nousevat hyvin korkealle, jopa paikoitellen yli 5 000 metrin. Päiväntasaajan auringossa nämä pöly-

hiukkaset heijastelevat punertavina ja kuvastavat koneittemme varjon. Olemme säilyttäneet lähtiessä otetun muodostelman. I.BRUN on oikealla, I.MONI vasemmalla puolellani. Kokonaisuudessaan on lento sujunut hyvin. Huolimatta erittäin voimakkaasta tuulesta taivas oli mitä kirkkain Välimerellä, jonka jätimme lennettyämme vähemmän kuin tunnin ja viisikymmentä minuuttia. Kohtasimme Atlas-vuoriston uloimmat rinteet Bonan suunnassa 4 000 metrin korkeudessa aloittaessamme Saharan ylilennon. Täällä alkoi näkyväisyyttä huonontaa ilmassa leijaileva hiekkapöly, joka kävi yhä läpinäkymättömämmäksi. Sen tähden käännyimme pohjoiseen Atlas-vuorijonon suuntaisesti. Koulutuksemme sekä koneitten täydelliset laitteet ovat tehneet meille mahdolliseksi selviytyä näistä ilmastollisista vaikeuksista, jotka muutoin ovat melko yleiset aavikolla tähän vuodenaikaan. Yhteys johtamiini koneisiin on ollut jatkuva ja erittäin säännöllinen. — Biseo.»

»I.BRUN — klo 17,50 (24. 1. XVI). — Näkyvissämme on Dakar, jonka valkoiset talot pengermineen hehkuvat iltaruskon valossa. Lennettyämme kauan aavikolla olemme lopulta voineet lepuuttaa silmiämme rannikon keitaitten kasvillisuudessa ja meren sinessä. Lennon ensi jakso on suoritettu. Minä ja miehistötoverini emme ole väsyneitä. Sitäkin vähemmän sitä lienevät muiden koneiden miehistöt, jotka ovat mitä parhaiten koulutetut pitkille lennoille. Hetken kuluttua otamme tarkan selon tilanteesta, mutta jo nyt voimme ilmoittaa, että nopeutemme, huolimatta ilmastosuhteitten aiheuttamasta poikkeamasta, on ollut keskimäärin yli 400 kilometrin tunnissa. — Bruno Mussolini.»

»I.BISE — klo 9,50 (25. 1. XVI). — Täydellisesti onnistunut lähtö 9,10 Dakarin kiitoradalta, jonka ympärille oli kokoontunut suuri väkijoukko. Melkoinen vastatuuli. Olen antanut määräyksen nousta 3 600 metrin korkeuteen. I.BRUN on sivullani, I.MONI tulee perässä. Sääennustukset lupaavat hyvää. Epävarmaa vain on, millaiset ovat sääsuhteet päiväntasaajan vyöhykkeellä. — Biseo.»

»I.BRUN — klo 10,25 (25. 1. XVI). — Lennämme Atlantilla 3 700 metrin korkeudessa. Taivas on sumuinen. Pysymme lähtömuodostelmassa lähellä I.BISEä. I.MONI on takanamme. — Bruno Mussolini.»

»I.BRUN — klo 11 (25. 1. XVI). — Taivaanranta on synkentynyt lounaassa. Guidonia kuuluu hyvin heikosti. Olemme jatkuvasti kosketuksissa Afrikan rannikon asemiin. Vähän aikaa sitten jätin ohjauksen Mancinellille suorittaakseni aseman määräämisen rungon tornissa olevalla sekstantilla. Olemme pysyneet täydellisesti reitillä huolimatta melkoisesta poikkeamasta. — Bruno Mussolini.»

»I.BISE — klo 12,30 (25. 1. XVI). — Olemme laajan myrskyvyöhykkeen rajalla. Annan määräyksen lisätä korkeutta joutuakseni valtavan, meiltä tien tukkivan ukkospilvirykelmän huippuosaan. Aavistan, että sää huononee edelleen ja että meidän on sukellettava myrskyyn. I.BRUN on yhä näkyvissäni, I.MONI seuraa jäljessä. Olen rauhallinen, sattuipa mitä tahansa. Niiden molempien miehistöt ovat täysin tottuneet sokkolentoon. Guidonian radio kuuluu puuskittain häiriöiden väliajoilla. Radiopeilaustakin on vaikea suorittaa. Määrään aseman sekstantilla, ennenkuin aurinko katoaa näkyvistä. Epäilen, että hetken perästä meille ei ole hyötyä sekstantista. Luutnantti Mussolini tiedoittaa minulle, että I.BRUNissa kaikki sujuu erinomaisesti. Bruno, joka laskeuduttaessa Dakariin tahtoi henkilökohtaisesti valvoa koneensa polttoainetäydennystä, oli tänä aamuna täynnä innostusta päästä lähtemään. — Biseo.»

»I.BISE — klo 13,15 (25. 1. XVI). — Olemme myrskyvyöhykkeen keskuksessa. Pidämme yllä yhteyttä Afrikan rannikon asemiin. Näkyväisyys on erittäin huono. Heittelehtiminen on hyvin kiivasta. Vain aika ajoin pilvien välipaikoissa minun onnistuu erottaa I.BRUN. Annan luutnantti Mussolinille määräyksen etääntyä. I.MONI, joka seuraa jonkin matkan päässä, ilmoittaa häiriöitä yhdessä potkurissa. Myrsky on todella raju. Etenemme lukuisien sähköpurkausten välissä, jotka valaisevat aavemaisesti ohjaamoa. — Biseo.»

»I.BRUN — klo 14,14 (25. I. XVI). — Lennämme parhaillaan myrskypilvimuodostelman tiheimmässä vyöhykkeessä. Näkyväisyys olematon. Suunnistamme kojeitten avulla. Päällikkö on antanut määräyksen vähentää korkeutta. — Bruno Mussolini.»

»I.BISE — klo 16,06 (25. I. XVI). — Olemme päässeet taas kauniiseen säähän. I.BRUN tuli heti näkyviini. I.MONI on vielä rajuilmassa. Olemme jälleen saaneet yhteyden eri asemiin ja myös Fernando de Noronhaan, jota kohti lennämme. Luulemme saapuvamme sinne tunnin kuluttua. Guidonia ei kuulu. — Biseo.»

»I.BRUN — klo 16,50 (25. I. XVI). — Kierrettyämme matalalta Fernando de Noronhan saaren yllä, missä erotimme väkiryhmiä korkeilla kohdilla ja pengermillä, jatkamme lentoa 222 asteen kompassisuunnassa rannikkoa kohti. Meillä on vielä paljon polttoainetta. Moscatelli ei ole kaukana huolimatta potkurihäiriöstä. Hänen lentonsa on mainio, kun ottaa huomioon vallitsevat olosuhteet. — Bruno Mussolini.»

»I.MONI — klo 17,10 (25. I. XVI). — Minun on pakko lentää vain kahdella moottorilla. Mutta kone kulkee silti erinomaista vauhtia. — Moscatelli.»

»I.BISE — klo 17,29 (25. I. XVI). — Brasilian rannikko on näkyvissämme. I.MONI seuraa. — Biseo.»

»I.BISE — klo 17,30 (25. I. XVI) — osoitettu kenraali Longolle. — Tullessamme Brasilian aluevesille pyydän saada esittää tervehdyksemme Brasilian viranomaisille ja kansalle. — Biseo.»

»I.MONI — klo 18 (25. I. XVI). — Saatuani määräyksen päälliköltä suuntaan lennon kohti Natalia laskeutuakseni potkurivaurion takia. Meillä on vielä säiliössä lähes 3 500 litraa polttoainetta. — Moscatelli.»

»I.BRUN — klo 18,30 (25. I. XVI). — Kallioinen, erittäin rikkonainen, lukuisien joensuiden paloittelema rannikko on avautunut päivänpaisteessa näkyviimme. Lennämme nyt Maceion korkeudella, Pernambucosta etelään. Allamme on pikku saarien laaja verkko. Lento edistyy oivallisesti jälleen seestyneessä ja kirkkaassa säässä. — Bruno Mussolini.»

»I.BISE — klo 19,12 (25. 1. XVI). — Moscatelli ilmoittaa minulle laskeutuneensa onnellisesti Nataliin. Lähetän hänelle sanoman ilmaistakseni tyytyväisyyteni ja ihastukseni loistavan kunnonnäytteen johdosta. 3 200 kilometrin lento yli Atlantin ainoastaan kahdella toimivalla moottorilla ja kestämissämme sääsuhteissa on erinomainen todistus kaluston laadusta ja italialaisten lentäjien taitavuudesta. — Biseo.»

»I.BRUN — klo 21 (25. 1. XVI). — Lennämme yli Bahian, joka kohoaa aivan valkoisena metsien keskellä. Lentomme sujuu säännöllisesti kuten edellytettiin. — Bruno Mussolini.»

»I.BISE — klo 21,35 (25. 1. XVI). — Poikki Bar do Rio Nocen erotamme Caravellasin vyöhykkeen, missä muutamia päiviä sitten urhoollisista urhoollisin Steppani laskeutui mereen mainion ennätyslentonsa jälkeen. Sähkötämme Hänen Ylhäisyydelleen Vallelle kiitolliset tervehdyksemme. — Biseo.»

»I.BRUN — klo 22 (25. 1. XVI). — Sain juuri isältä radiosanoman, joka tuottaa minulle suurta iloa. Olemme vain vähän matkan päässä tavoitteestamme, ja lento jatkuu erinomaiseen tapaan. — Bruno Mussolini.»

»I.BISE — klo 22,43 (25. 1. XVI). — Olemme Rio de Janeiron lahden yllä. Veden kuvastin on auringossa ihana. Suuntaamme kulkumme kohti Pao de Azucaria. Lennämme lähekkäin. Annan määräyksen vetää sisään riippuantennin valmistautuaksemme laskeutumaan. — Biseo.»

Kolmesataatuhatta ihmistä odotti teitä Riossa, mistä Biseo lähetti seuraavan sanoman: »Apulaisministeri Valle, Rooma. — Pyydän Teidän Ylhäisyyttänne tulkitsemaan DUCElle Vihreitten Päästäisten miehistön kiitollisuuden siitä, että hän soi heille suuren kunnian saada antaa fascistisen ilmailun puolesta tämän vähäisen voimannäytteen.»

Päiväkirjastani löydän tammikuun 25 päivän kohdalta: »Odotin kello 23:een asti ilmoitusta perilletulosta seurattuani aikaisemmin lennon eri vaiheita. Olen ylpeä Brunosta ja hänen tovereistaan. Tämä on lento, jota pitkiin aikoihin ei ylitetä!»

»*Atlantin lentäjän*» *merkki*

Kun olitte juuri saapuneet Rio de Janeiroon, lähetit seuraavan sanoman *Le Vie dell'Aria* lehdelle, joka julkaisi sen helmikuun 5 päivän numerossaan:

»Lento tapahtui ennakolta laaditun ohjelman mukaisesti. Nyt, kun yritys on saatettu päätökseen, totean tietysti ensimmäisenä tämän seikan. Näin suurisuuntainen lento oli ollut Vihreitten Päästäisten kunnianhimon kohde aina siitä lähtien, kun ne saivat haltuunsa nämä erinomaiset koneet, ja me kaikki olemme tänään kiitollisia sille, joka teki meille mahdolliseksi toteuttaa suunnitelmamme, ja ylpeitä kyettyämme saavuttamaan tavoitteemme. Varsinkin minä, joka olen nuorin tämän retken lentäjistä, tunnen syvää iloa saavuttamastani verrattomasta kokemuksesta.

Kirjoitin jo tähän lehteen, että lentomme tarkoituksena ei ollut olla mikään poikkeuksellinen yritys, vaan pikemminkin tehdä kaikkialla tunnetuiksi rakennustekniikan ja koko sen kuri- ja koulutusjärjestelmän saavutukset, jotka ovat Italian ilmailun perusominaisuudet. Atlantin lento soveltui erikoisen hyvin tällaiseksi näytteeksi, koska se pitkät ajat on ollut eri maitten ilmailun tutkimusten, kokeilujen ja suoritusten kohteena. Mutta sanoin myös, että lento, jonka olemme tehneet, olisi voinut tapahtua millä muulla reitillä hyvänsä yhtä täsmällisesti. Tänään, kun suunnitelma on toteutettu, tämä vakuutus on sitäkin oikeutetumpi, koska tällä lennolla olemme voittaneet mitä erilaatuisimpia maantieteellisiä ja ilmastollisia vaikeuksia, jollaisia ei helposti kohtaa muilla matkoilla, ja tämän olemme tehneet ylläpitäen keskinopeuksia ja yleistä täsmällisyyttä, jotka koko ajan olivat suuremmat muiden tähänastisia saavutuksia.

Radiosanomistamme ovat lennon yksityiskohdat jo tunnetut. Sen kuluessa ei ilmennyt mitään jännittäviä hetkiä, ja vain harvoin nousi vastaamme vaikeuksia. Sääsuhteet eivät

todellakaan aina olleet suotuisia. Matkan alkuosassa hiekkapilvet heikensivät usein näkyväisyyttä aiheuttaen ilmiöitä, jotka esiintyvät tiheästi Afrikan vyöhykkeellä. Myrskytuulet, jotka kohtasimme keskellä Atlanttia, kasvoivat hetkittäin varsin kouriintuntuvan rajuiksi. Mutta näin pitkäsäteisellä lennolla ei ollut aihetta odottaa ihanteellisia olosuhteita koko matkaksi.

Kone toimi loistavasti samoin kuin moottoritkin. Erittäin hyödyllisiä varsinkin voimakkaan, ilmastollisen häiriön aikana olivat laitteet, jotka olivat käytettävissämme. Radio täytti koko ajan oivallisesti tehtävänsä mainion Boverin taitavissa käsissä. Mitä taas tulee erikoismiehistöön, joka oli kanssamme, haluan erikoisesti mainita taidon ja itsekieltäymyksen, jolla kukin antautui tehtäväänsä edistäen näin osaltansa yrityksen onnistumista. He ovat todella hyviä tovereita, yhtä innostuneita lentämiseen kuin me lentäjätkin.

Koko matkan ajan saatoin pysytellä jatkuvasti partiossa päällikön ja Moscatellin koneen kanssa. Vasta matkan viimeisen osan aikana menetimme ikäväksemme näkyvistämme I.MONIn, sehän näet myöhästyi tuon onnettoman potkurivaurion takia, joka vähensi yhden moottorin tehoa. Moscatellin ja hänen miehistönsä pettymys, jonka saatoimme hyvin kuvitella, olikin lentomme ainoa musta kohta.

Atlantin lentäjän merkki, jonka päällikköni luovutti minulle ilmavoimien nimissä, ja vielä enemmän syleily, jonka häneltä sain laskeutuessamme koneesta Riossa, oli toivotuin palkintoni.

Bruno Mussolini.»

Italiassa, Euroopassa, Amerikassa, varsinkin sen latinalaisessa osassa, oli innostus valtava. Lento oli ollut komea! Todella historiallinen lento. Minun sähkösanomani kuului seuraavasti: »*Eversti Biseo, Rio de Janeiro.* — Italian kansa tervehtii erittäin innostuneena Vihreitten Päästäisten salamannopeata lentoa. Olette poikki Välimeren, Saharan ja Atlantin saavuttaneet tavoitteenne ja vielä kerran osoittaneet maailmalle fascistisen

ilmailun voiman. Tulkoon teille kaikille minun vilpitön kiitokseni ja toverillinen tervehdykseni.»

Haluan vielä jäljentää kolme viestiä. Kuninkaan, Abessinian keisarin, sanoma kuului: »*Cavaliere Benito Mussolini.* — Pyydän Teitä saattamaan perille minun syvän mielihyväni ilmaisun urheille Atlantin lentäjille rohkeasta ja uskoen suoritetusta loistavasta lennosta.»

Gabriele D'Annunzio sähkötti minulle näin: »Kun tahdoin kertoa sinun myyttisi, en ajatellut, että niin loistavasti olisit ylittänyt rajat, joiden piiriin minut on sulkenut historian hitaus. Uskalluksesi ja kestävyytesi kumoavat tänään mielivaltaisten sovittelujen synnyttämät nimitykset, jotka ovat johtuneet toimettomien kansojen ja epävarmojen maantieteilijöiden mieliin. Nyt sinun Italiasi työ tekee eläväksi ja toiminnantäyteiseksi todellisuudeksi sen, mikä kerran oli runoilijan haave, mahdottomalta tuntuva toivomus. Sinun Italiasi yhdistää kaikki valtameret yhdeksi, yhden ainoan nimen kannattamaksi »Sankarilliseksi valtamereksi». Sillä ei ole ääriä, se on koko maailma Italian mahdin ja Italian tahdon rajoissa. Rakas toveri, salli minun pyytää neroltasi, että tuo nimi pyhitetään ja kirjoitetaan jokaisen lentokoneen runkoon numeromerkin alle. Näin levittäytyy yli sankarillisen valtameren tulevaisuuden tarunomainen nopeus ja muodostuvat esimerkiksi kelpaavan kansakunnan todelliset rajat.

Kehitä hedelmällisessä lähteessäsi tätä kuolematonta siementä. Sinä olet jo kauan tiennyt, mikä horjumaton varmuus on sydämessäni. Siinä sinua syleilen, sinun Gabriele D'Annunzio.»

Ilmavoimien marsalkka Italo Balbo, joka itse oli jo kaksi kertaa lentänyt yli valtameren: »En tiedä, onko minun sallittu ilmaista Brunon, suuren ja voitokkaan Atlantin lentäjän, isälle tunteet, jotka liikkuvat voitosta riemuitsevassa mielessäni suurenmoisen suorituksen johdosta, mutta ilmavoimien marsalkkana tunnen voivani kertoa Johtajalleni ja Ministerilleni koko innostukseni, jota minussa on herättänyt maailmaa hämmästyttänyt nopeuden näyte. Uudelleen se on osoittanut

DUCEn kaikki taivaat valloittamaan lähettämän fascistisen ilmailun jatkuvasti kasvavan teknillisen voiman ja lentäjien taidon. Teidän altis palvelijanne.»

Monta muuta italialaisten ja ulkomaisten merkkihenkilöitten lähettämää sähkösanomaa tuli julkisuuteen, ja koko maailman lehdet omistivat palsta- ja sivumääriä hämmästystä herättäneelle lennolle. Mutta olen varma, että sinulle on mieleen, jos suurten rinnalle vedän jonkun tuntemattoman, jonkun niistä lukemattomista, joita lentosi innostutti. Tutkiessani kirjeitä, jotka sinä järjestystä rakastavana nuorukaisena olit huolellisesti säilyttänyt, löysin joukosta:

»Kuluvat päivät, viikot ja kuukaudet, kuluvat vuodetkin, mutta meidän italialaisten ja kaikkien brasilialaisten sydämessä säilyy aina sinun urhean lentosi muisto.» Näin kirjoitti Cattaneo, erään valokuvaustarviketehtaan johtaja S. Paulosta Brasiliasta, ja lopetti: »Onnea matkalle, oi suuri Bruno. Yhtyköön lentotaidossa välttämättömään rohkeuteen vaikka kuinkakin pieni osanen varovaisuutta.»

Muuan runoilija, Arcangelo Monti Napolista, lähetti sinulle runon, jossa on eräänlaista voimaa ja lentoa:

»Terve te sankarit vihreät
lennolta rannattomalta. .
Suudelma syntymämaan
voitoista korkein on!
Maailma hämmästynyt, teot nuorien
nähdessä tiedä:
taajoina täyttävät maan
nuorien joukot nuo.»[1]

Sofiassa erään koulun italialaiset ja bulgarialaiset tytöt ylistivät lentoa nuorekkaan innostuksen siivittämin sanoin. Balillat ja pienet italiattaret, taiteilijat, runoilijat, arvohenkilöt, kaikenlaatuiset ihmiset, lähettivät enemmän tai vähemmän runollisia, liikuttavia viestejä. Castellanin isä, joka hänkin on lentäjä, sähköttää: »Tiesin, että te ja poikani suoriutuisitte voit-

---

[1] Runot suomentanut Yrjö Kaijärvi.

tajina, sillä kaikissa eli Keisarikunnan Perustajan henki.» Joukossa oli paljon alkeellisia piirustuksia ja ulkomaalaisten kirjeitä, joista ilmeni runsaasti hyvää tahtoa, vaikka kieli olikin vain likipitäen italiaa, ja jokaiseen liittyi nimikirjoituksen ja valokuvan pyyntö. Kilpailun henki kohosi ilmoille. Muuan balilla Roomasta kirjoitti sinulle: »Olen kyllästynyt olemaan äidin lellipoikana. Toivoisin pääseväni lentäjäksi kuten te.» Kaksi neitosta, Laura ja Jole, halusi nähdä sinut ja he järjestivät kanssasi kohtauksen Supercineman luo. »Meillä on nenäliina kädessä», he sanoivat, »ja olemme vaaleita». Suuri pettymys fascistiveteraanille, joka odotti Vihreitä Päästäisiä Buenos Airesiin. Kiinnostiko sinua runo »Kolme Kotkaa», joka »pursusi kiihkeänä» runoilijan sydämestä »hänen nähdessään henkensä silmillä sankarillisen lennon»? Huvittiko sinua pikku koulupoikien kirje Riva del Gardasta? »Rakas Bruno», he kirjoittivat, »olemme kuulleet, että olet mennyt lentokoneellasi Amerikkaan 24 tunnissa. Kuinka taitava sinä oletkaan! Nyt olet kapteeni. Monet lapset sanovat: 'Jos Bruno tekee noin, hän pian menee ohi isänsä.' Mutta opettajatar sanoo, että se on melkein mahdotonta.»

Luulen, ettet ole lukenut tilapäärunoja, joita sinulle lähetettiin, ja ettet edes kiinnittänyt erikoista huomiota salernolaisiin neitosiin, joiden »unelmana on aina ollut tutustua läheltä ilmavoimien nuorimpaan ja rohkeimpaan kapteeniin». Oletko lähettänyt radion, jota opettajatar Adele Rinaldi Langhiranosta, Parmasta, pyysi sinulta kouluansa varten? Entä valokuvan maatalouskoulun oppilaille Marcianoon, Montefinon kuntaan (Teramossa)? Varmasti pidit liioittelevana tuota napolilaisrouvaa, joka »olisi halunnut omistaa valtakunnan lahjoittaakseen sen sinulle», mutta tunnustaa, että se on pelkästään »hänen mielikuvituksessaan», ja siksi vain lähettää sinulle muotokuvansa »suurennettuna valokuvana». Pieni koululainen Barista ihailee sinua ja kirjoittaa sinulle: »Olet vielä niin nuori ja jo niin rohkea. Kuinka ihmeessä et pelkää lentää niin kauas, suunnattoman valtameren yllä?» Mutta luulen, että noiden

monen monien joukosta olet lukenut Giuseppina Bianchin, milanolaisen kansankoulunopettajattaresi, kirjeen, joka alkoi: »Kuuluisa, suuri oppilaani. Suokaa anteeksi, jos uskallan nimittää Teitä näin, mutta sydämeni ei osaa löytää muuta puhuttelutapaa... Ehkä ette enää muista opettajatarta, joka suureksi kunniakseen sai olla Teitä lähellä kolmen vuoden ajan. Tässä minulla on kallisarvoisena muistona valokuvat ensimmäiseltä, Varesessa maaliskuussa vuonna 1927 tehdyltä lennolta. Ja nyt! Te olette suuri lentäjä. Oi, jospa voisin lentää minäkin... Entäpä, jos rohkenisin pyytää Teiltä valokuvaa ja tervehdystä, antaisitteko minulle anteeksi? Uskallan näin paljon, koska tunnen Teidän hyvyytenne ja halunne aina tehdä muille mieliksi! Terveyteni vuoksi minun oli jätettävä kouluni Milanossa. Ja nyt olen täällä kukkulalla lähellä Piacenzaa (Lugagno d'Ardassa). Olen yksin, ja pakollisessa levossani tuottaa minulle huojennusta muistella kanssanne viettämiäni kauniita vuosia. Te olitte nuori poika, mutta mieleltänne suuri, jalo, todella hyvä, ja piditte niin paljon opettajattarestanne!»

En ryhdy selostamaan oleskeluasi Brasiliassa. Luovutit tälle maalle — minun nimissäni — lahjaksi lentokoneesi. Juhlia, vastaanottoja, nimikirjoituksen pyyntöjä riitti moniksi päiviksi. Katsellessani Italian ja Brasilian lehdissä julkaistuja valokuvia noilta ajoilta jää mieleeni vaikutelma, että tuo välttämätön hälinä jätti sinut melko välinpitämättömäksi. Tiedän, että vain italialaisten parissa vietit syvän liikutuksen hetkiä. Napolissa odotti teitä palatessanne suunnaton ihmisjoukko. Jos en muista väärin, tulin ottamaan vastaan teitä Rooman asemalle. Sielläkin oli suuri ihmispaljous. Astuit autooni, ja kiidimme kohti Villa Torloniaa. Äitisi odotti sinua. Sinua odottivat kaikki. Olit tyytyväinen, mutta vaatimaton. Et näyttänyt siltä, kuin olisit ajatellut tehneesi jotain erinomaista. Lento, pitkä ja onnistunut lento, ei mitään muuta! Päiväkirjastani löydän helmikuun 22 päivän kohdalta koruttomat sanat: »Bruno on palannut.» Olit palannut pitkältä lennolta. Olit hallinnut avaruuksia, mutta silmissäsi oli poikasen vaatimaton puhtaus.

V luku

»VALTAMERENTAKAISET LENTOLINJAT»

Hämmästyttävä lento Roomasta Rio de Janeiroon ei voinut jäädä yksinäiseksi tapahtumaksi. Se oli merkitsevä säännöllisen lentoliikenteen alkua Italian ja Brasilian välillä. Nopean lentoyhteyden luomista Euroopan ja latinalaisen Amerikan välille, mikä oli välttämätöntä, pidettiin nyt verraten helposti toteutettavana yrityksenä. Sotien väliaikana oli tämä se työ, jolle sinä omistauduit, ankara ponnistus, sillä voitettavat vaikeudet, huoltoa koskevat, teknilliset ja diplomaattiset, olivat todella suuret. Lisäksi oli kilpailijoita, joilla oli enemmän tai vähemmän samanlaiset aikeet. Minä seurasin sinun ja tovereittesi työtä. Kun toiveet italialais-ranskalais-saksalaisen yhtymän luomisesta raukesivat, päätettiin toimia yksin ja ottaa kannettavaksi yrityksen koko taakka. Muistan, miten hehkuvin sanoin puhuit minulle uudesta lentoyhtiöstä, sen kehityksestä, sen mahdollisuuksista, sen tulevaisuudesta. Kaikki tämä vaati monta kuukautta, ja vasta vuoden 1939 lopulla, kun tykit jo jylisivät idässä ja Italia oli julistanut olevansa »aseistettu, ei sotaa käyvä maa», voitiin sanoa, että miehet ja koneet, lähtöön, matkaan ja perilletuloon tarvittavat tukikohdat ja varalaskupaikat olivat valmiina. Koska olit ylijohtaja, halusit henkilökohtaisesti tehdä tarkastusmatkan kyseessä oleville paikoille ja marraskuun 11 päivänä lensit suurelta osalta uudelleen reitin Atlantin yli. Siitä ilmoitettiin seuraavin sanoin: »Savoia-Marchetti 83-kone, I.AZUR, jossa ovat lentäjäkapteeni Bruno

Mussolini, LATIn, Italian Valtamerentakaisten Lentolinjojen ylijohtaja, lentäjäkapteenit Gori Castellani ja Amedeo Paradisi sekä erikoismiehistönä Aldo Boveri ja Angelo Trezzini, lähti tämän kuun 11 päivänä Roomasta käydäkseen LATIn Atlantin reitillä olevilla välilaskupaikoilla. Matkan tarkoituksena on todeta töiden edistyminen ja rakenteiden teho, jotta voitaisiin määrätä Rooman—Rio de Janeiron lentolinjan vihkiäispäivä. I.AZUR lähti Guidonian lentokentältä 11 päivänä klo 7,45 ja saapui Sevillaan 1 580 kilometrin yhtäjaksoisen lennon jälkeen. Lähtö Sevillasta tapahtui 13 päivänä klo 7,30 ja tulo Kap Juby'in klo 11,30 1 667 kilometrin matkan jälkeen. Käytyään paikallisella tilapäiskentällä lentäjäkapteeni Bruno Mussolini ja hänen lentäjätoverinsa jatkoivat matkaa klo 12,30 Villa Cisneroksen suuntaan, minne he laskeutuivat klo 14,30 lennettyään 587 kilometriä. 14 päivänä matkaa jatkettiin. I.AZUR lähti Villa Cisneroksesta klo 8,30 ja laskeutui Suolasaarelle Kap Verden saaristoon klo 12 lennettyään 1 080 kilometriä Atlantin yllä.»

Kun olit palannut Italiaan, oli määrättävä säännöllisen liikenteen alkamisaika, ja siksi valittiin tammikuun loppupuoli. Kansan mielenkiinto kasvoi. Et voinut välttää haastattelua, ja niin myönsit sen *Le Vie dell'Aria* lehdelle. Tämä haastattelu oli välttämätön sen ilmaisemiseksi, mitä oli tehty aatteen toteuttamiseksi teoissa.

»Tämän vuoksi», sanoo sanomalehtimies, »pyysimme puheluhetkistä Bruno Mussolinilta. Kukaan ei paremmin kuin hän voinut kertoa meille uudesta lentoyhtymästä, sillä hän on ollut sitä luomassa ja vie sitä merkittävällä tavalla eteenpäin. Hän johtaa sitä varmoin ja rohkein sekä harkituin ja nuorekkaan joustavin päätöksin.

Kyselemme aluksi, mitä järjestelyvaikeuksia yhtiöllä on ollut voitettavanaan.

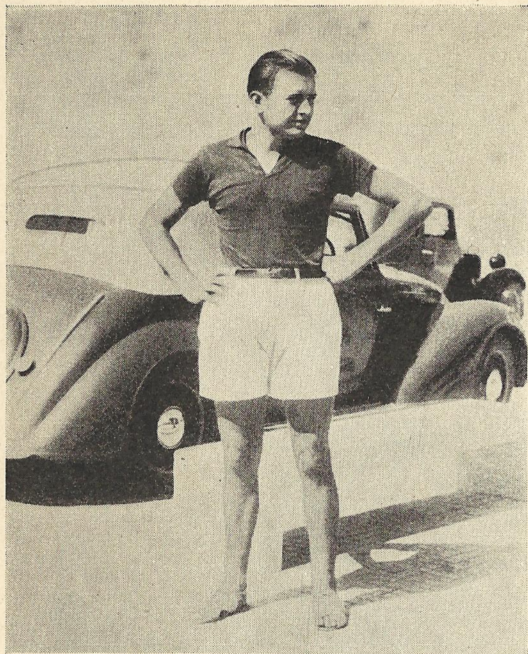
— Niiden luku ei olekaan ollut vähäinen, vastaa Bruno Mussolini. Riittää, kun pitää mielessä, että oli jo tehty sopimukset käyttää yhteisesti muiden jo toimivien Atlantin linjojen perustamia tukikohtia, joita me osaltamme olisimme

täydentäneet järjestämällä niille koko sääpalvelun ja huollon. Odottamattomat, laadultansa toisinaan melko epämieluiset vaikeudet pakottivat meidät alkamaan työn alusta ja luomaan välilaskupaikkajärjestelmän, joka oli kokonaan meidän. Tämä vaati meiltä paljon aikaa ja myös paljon vaivannäköä, koska, päätettyämme muodostaa joka suhteessa oman linjan, halusimme luonnollisesti saada sen niin täydelliseksi kuin mahdollista. Kun emme siis pitäneet päämääriämme varten sopivana Porto Praian välilaskupaikkaa, mutta kun kuitenkin samalla katsoimme Kap Verden saaret parhaaksi ponnahduslaudaksi lähdölle Atlantin yli, loimme tarkoitusperiämme parhaiten vastaavalle, niin sanotulle Suolasaarelle todella ensiluokkaisen tukikohdan. Me loimme tukikohdan: tähän tarvitaan vain kolme sanaa, mutta on muistettava, ettei tällä saarella, joka on saariston itäisin, ennen meidän tuloamme ollut yhtään mitään.

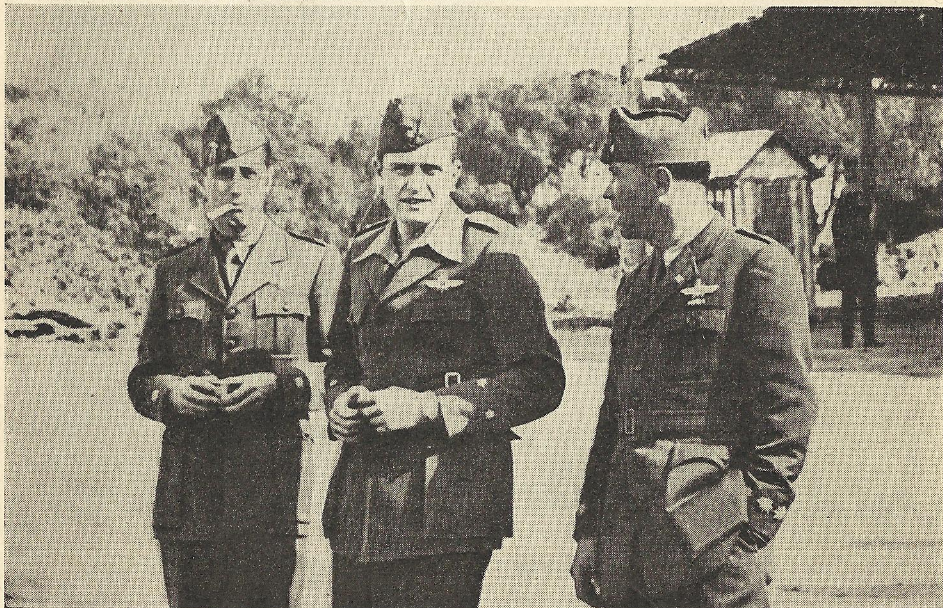
Tämä saari on saanut nimensä luonnon muovaamasta suolakaivoksesta, joka on sammuneessa tulivuoressa ja jota käyttää hyväkseen muuan ranskalainen yhtiö. Yhtiö pitää saarella muutamia valkoihoisia sekä joitakin satoja alkuasukkaita, joille höyrylaivalla tuodaan välttämättömät tarvikkeet joka toinen kuukausi. Paitsi sitä, mitä ilman näiden ihmisten elämä ei olisi mahdollista, ei saarella ole mitään, ei edes meille tarpeellista juomavettä, ei puuta, jollei ota lukuun muutamia vaivaisia taatelipalmuja. Ilmasto on hyvä, tosin ylen kuuma, mutta ei epäterveellisen kostea, ja saari on melkein aina miellyttävän tuulinen. Saaren tasankoinen osa sopi erittäin hyvin lentokentän perustamiseen, ja tämä olikin pääasiallinen syy, joka sai meidät tekemään päätöksemme. Mikään työ ei ole alkuvaiheissaan helppoa, mutta se muodostuu suorastaan hankalaksi, kun kaikesta on puute. Ja Suolasaarelta puuttuivat jopa maihinlaskumahdollisuudet, puuttuivat lastausvälineet, sanalla sanoen kaikkea puuttui. Niinpä meidän oli ensi aikoina lähetettävä satamaveneet liikkeelle laivasta, joka kuljetti ensimmäiset miehet ja työainekset tukikohtaa varten! Mutta me halusimme tehdä tukikohtamme Suolasaarelle, ja me teimme sen.



Isä kiinnittää poikansa rintaan urhoollisuusmitalin.



Vuonna 1936 Riccionessa, kylpyläkaupungissa, missä Mussolini perheineen viettää kesänsä.



Legionäärilentäjänä Espanjassa. Keskellä Bruno.

Ensin rakensimme vaatimattomia kojuja miesten suojaksi, sitten kuljetimme sinne kaiken, mikä oli tarpeen hyvää alkua varten: sähkövoimalaitoksen, korjausvaunuja, suuria parakkeja, radioasemia, lentokonevajoja jne. Sanalla sanoen loimme saarelle kokonaan uuden maailman. Tukikohta on nyt olemassa. Täysin tasainen, 2 000 kertaa 1 800 metrin suuruinen kenttä ilman kuoppia ja kiviä. Sen tasoittaminen oli suuren vaivan takana. Siellä on myös pieni parakkikylä, jonka rakennuksilla on parakeista vain värikäs nimi, sillä itse asiassa ne ovat pikkutaloja kaikkine mukavuuksineen. Kaksi lentokonevajaa suojaa Atlantin reitin neljää konetta ja lisäksi niitä, jotka sattumalta tulevat saarelle. Paitsi kaikkea tätä on siellä täydellinen korjauspaja, joka kykenee suorittamaan minkälaisia korjauksia ja tarkastuksia hyvänsä, täydellinen sähkölaitos ja kaksi radioasemaa koneiden sääpalvelun ja radiopeilauksen avustajina. Kaiken kaikkiaan voi tukikohdassa elää ja työskennellä hyvinkin viisikymmentä miestä, joille varataan säästelemättä kaikkea, mikä voi tehdä heidän olonsa mukavaksi. Todella arvokas on tässä voimia kysyvässä yrityksessä ollut kapteeni Morettin, insinööri Biseon ja everstiluutnantti Castellanin työ.

— Kysymys, jonka kuulee usein esitettävän Atlantin lentolinjasta puhuttaessa, koskee koneitten valintaa. Te olette valinneet maakoneet ja lisäksi kolmimoottoriset . . .

Bruno Mussolini hymyilee. Varmaankin tätä esittämääni kysymystä on paljon pohdittu.

— Tämä on asia, näin hän todellakin vastaa minulle, josta on jo väitelty *Le Vie dell'Aria* lehdessä. Joka tapauksessa olen sitä mieltä, että kolmimoottorisen koneen tyypillisesti italialainen muoto takaa ilmassa pysymisen pisimmilläkin matkoilla, vaikka yksi moottoreista ei toimisikaan. Takaa ennen kaikkea ilmassa pysymisen! Raskaasti kuormitettunakin, kuten pakosta koneet, joiden on yhtäjaksoisesti lennettävä 3 000 kilometrin matka mukanaan maksullinen kuorma. Tämä riittäköön siitä, mitä mainitsitte kolmesta moottorista. Maakoneista puheen ollen en luule sanovani mitään uutta väittäessäni, että tällai-

sella säännöllisesti liikennöidyllä valtamerilinjalla, jolla lento on suoritettava myrskyssäkin, maakoneen tarjoama turvallisuus on suunnilleen sama kuin kooltaan kohtalaisen vesitason. Meidän koneemme voivat kellua yhtä kauan kuin tonnimäärältään vastaavanalainen vesitaso. Sen vuoksi luulen, että, niin kauan kuin linjan toimintaa ja matkustajien kuljetusta varten ei tarvita suurempia, painoltaan yli 50 tonnin nousevia koneita, kumoamattomat aerodynamiset syyt tulevat puoltamaan maakonetta, joka kuluttaen vähemmän suorittaa pitemmän matkan.

— Sääpalvelu ja huolto ovat kai vaatineet erikoisia toimenpiteitä...

— Yhtiö on luonnollisesti pitänyt niitä erittäin tärkeinä, ja luulen, että on tehty todella kaikki, mikä on mahdollista. Tohtori Martinozzin johdolla olemmekin panneet kuntoon asemat, paitsi Euroopassa, myös Villa Cisneroksessa, Suolasaarella, Fernando de Noronhassa, Pernambucossa ja Bahiassa. Sitäpaitsi on käytettävissämme kaksi laivaa, *Alato* ja *Librato*, jotka ovat sääpalvelu- ja radiopeilausasemina aavalla merellä. Suolasaaren ja Pernambucon asemat ovat kaksoisasemia ja toimivat uutisten kokoamiskeskuksina määräaikaista säätiedoitusten lähettämistä varten. Mitä taas tulee laivoihin, toinen niistä kuuluu Suolasaaren tukikohtaan ja on sijoitettu 500 kilometrin päähän lounaaseen reitin varrelle, ja toinen, Pernambucon tukikohdan alainen, on sekin reitillä, 500 kilometrin päässä Fernando de Noronhasta koilliseen. Tällä tavoin saatamme seurata koneita piste pisteeltä matkan aikana ja tietää koko reitillä vallitsevat sääsuhteet niin paljon aikaisemmin, että voimme valmistautua ottamaan vastaan ilmanpaineen nousun ja laskun aiheuttamat vaihtelut.

— Kyetäkseen tähän täytyy koneiden siis voida suorittaa paljon pitempi lentomatka kuin mitä valtameren ylittämiseen tarkalleen vaaditaan.

— Aivan niin. Koneet nousevat ilmaan Suolasaarelta neljän tonnin kuormituksessa, minkä lisäksi tulee 700 kilon maksullinen kuorma. Ottaen huomioon mainioiden S.M.83-koneit-

temme nopeuden ja hienouden, voimme suoda itsellemme sen ylellisyyden, että lennämme käyttämättä täyttä tehoa, ja silti voidaan pitää yllä suhteellisesti sangen korkeata, ilman vastatuulta varmasti 350 kilometriin nousevaa keskinopeutta. Kuten huomaatte, saatamme olla melko varmoja.

— Oletan, että asiasta kiinnostuneet valtiot ovat ottaneet mitä parhaiten vastaan linjan perustamissuunnitelman...

— Poikkeuksellinen ajankohta, jota Eurooppa nyt elää, on varmastikin osaltaan lisännyt kaikkien linjastamme kiinnostuneiden valtioitten mielenkiintoa. Tämä linja näet tulee olemaan ainoa, joka huolehtii säännöllisestä lentoyhteydestä Euroopan ja Etelä-Amerikan välillä. Mutta aivan erikoinen oleellinen arvonsa sillä on sen vuoksi, että se liittää toisiinsa Iberian niemimaan ja Amerikan samankieliset valtiot ja toisaalta taas Italian ja sen lukuisat Etelä-Amerikassa elävät siirtokunnat, jotka ovatkin ottaneet vastaan aloitteemme todella ihastuneina. Asianomaisten valtioiden myötätunto on ilmennyt tuhansin tavoin, etenkin kiireessä, jolla raivattiin tieltä jokainen vaikeus ja tasoitettiin kaikki erimielisyydet. Käydessäni äskettäin tarkastamassa pitkin linjaa suoritettuja töitä tuli osakseni suuri kunnia päästä Lissabonissa kenraali Carmonan ja Hänen Ylhäisyytensä Salazarin puheille. Molemmat heistä lausuivat sanoja, jotka olivat todistuksena erittäin suuresta myötämielisyydestä maatamme ja samoin meidän yritystämme kohtaan. Myös Suolasaaren kunnostamistöiden kestäessä Portugalin viranomaiset ovat tukeneet meitä osoittaen todellista valmiutta aktiiviseen yhteistyöhön.

— Linjan jatkuvaa kehittämistä ja laajentamista on siis suunniteltu...

— Nykyinen ohjelmamme käsittää jokaviikkoisen lennon kumpaankin suuntaan. Kuten tunnettua ovat pysähdyspaikkoina Rooma, Sevilla, Lissabon, Villa Cisneros, Suolasaari, Pernambuco, Rio de Janeiro.

— Aiotteko kuljettaa myös matkustajia?

— Linja on tällä hetkellä yksinomaan postia varten. Mutta hyvin läheisessä tulevaisuudessa se voi kehittyä matkustajalinjaksikin. Mutta on ennenaikaista puhua kaikista näistä suunnitelmista... vaikka saatankin jo sanoa, että matkustajalinjaa, jolla matkan mukavuus on ymmärtääkseni ensi sijassa otettava huomioon, ehkä voidaan liikennöidä vain suurilla vesitasoilla.

— Millä tavoin olette menetelleet linjan sisäisessä järjestelyssä?

— Linja on jaettu kolmeen jaksoon. Matkan ensimmäisellä osalla, jota epätarkasti kutsutaan Euroopan osaksi, liikennöi kolme konetta, ja se ulottuu Roomasta Suolasaarelle. Sitä olisi siis pikemminkin nimitettävä eurooppalais-afrikkalaiseksi, puolittain Atlantille ulottuvaksi jaksoksi, jos ottaa huomioon, että lento Afrikan rannikolta Suolasaarelle on runsaasti tuhat kilometriä avomerta. Sitten seuraa puhdas Atlantin jakso, jota hoitaa neljä konetta, ja lopuksi Amerikan osa, jolla tällä hetkellä vuorottelee kolme konetta, mutta jolla niitä tulee olemaan neljä, kun linja ulotetaan Buenos Airesiin asti.

— Entä lentäjät...

— Miehiä, joihin voi ehdottomasti luottaa. Matkan ensimmäisellä jaksolla ovatkin päällikköinä Suster, Carelli ja Rapp, toisella Castellani ja Satti, joiden asemapaikkana on Suolasaari, kun taas Paradisi ja Moscatelli ovat Pernambucossa. Amerikassa taas koneet on uskottu Mencarellille, Feriolille ja Pavialle. Kaikki lentäjiä, jotka tuntevat tehtävänsä ja jotka lisäksi ovat käyneet erikoisen astronomisen lennon kurssin, mistä on saatu todella loistavia tuloksia. Me luotamme tosin suuresti radioon, mutta emme ole halunneet lyödä laimin mitään keinoa taataksemme linjallemme suurimman mahdollisen säännöllisyyden ja turvallisuuden.

— Milloin ovat avajaiset?

Bruno Mussolini käy miettiväiseksi.

— Elämässä yleensä, hän vastaa, ja meidän ammatissamme erikoisesti pitää puhua vasta, kun asia on selvä. Olen

puhunut tänään paljon, mutta vain jo esiintyneistä ja ratkaistuista kysymyksistä, varmoista ja todellisista suorituksista. Puhumme avajaisista, kun ne ovat jo olleet. Suvaitkaa nyt sen sijaan ottaa vastaan tämän keskustelumme muistoksi merkki, jonka muutamia päiviä sitten otimme käytäntöön. Pidättekö siitä?

— Varmasti. Suuren valtamerilinnun mahtavat siivet muodostavat M-kirjaimen. Ja tämä selittää monta asiaa.»

Avajaislento oli jouluaattona vuonna 1939. Kävi niin, ettei lentokone lähettänyt enää tietoja. Kaikkia keinoja käytettiin, jotta olisi saatu selville, mitä oli tapahtunut. Muistan, että vietit koko päivän Villa Torloniassa, ja kun illalla saapui sanoma onnettomuudesta, jossa muiden muassa oli tuhoutunut eversti Massai, suru ilmeni kasvoistasi. »On kohtalon määräys», sanoit minulle, »että jokainen uusi yritys vaatii veriuhrinsa. Etenkin ilmailussa on näin. Mutta me jatkamme. Tarvitaan paljon rohkeutta ja loputtomasti kärsivällisyyttä!»

Seuraavilla lennoilla kaikki sujui mitä täydellisimmässä järjestyksessä ja ehdottoman säännöllisesti. Yritys oli nyttemmin määrätty onnistumaan. Maaliskuun 26 päivänä 1940 lehdet julkaisivat seuraavan tiedonannon: »Duce on ottanut vastaan kenraali Liottan ja lentäjäkapteeni Bruno Mussolinin, jotka selostivat hänelle LATI:n kehitystä sen kolmena ensimmäisenä toimintakuukautena.» Sitten tuli monta hyvin kiinnostavaa tietoa.

Joka kerran, kun Johtajana otin sinut vastaan, käyttäydyit alaisen tavoin. Nämä kohtaukset Palazzo Veneziassa, jossakin tehtaassa, jollakin lentokentällä, liikuttivat minua erikoisesti. Syvää, kaksinaista tunnetta tunsin sinua kohtaan, poikani ja sotilaani! Ja olin ylpeä kummastakin!

Muutamia päiviä myöhemmin julkaisit *Il Messagero*ssa Atlantin lentojen neljännesvuoden selostuksen. Kirjoitit näin:

»Tämän artikkelin tarkoituksena ei ole olla juhlakirjoitus, koska se seikka, että Rooman—Rio de Janeiron postilentolinja

on toiminut täydet kolme kuukautta, ei merkitse meille muuta kuin ensimmäistä todellista ja näkyvää askelta tiellä, jota olemme suunnitelleet kulkevamme. Tässä kirjoituksessa haluankin valaista, ei vain pitkää valmistustyötä, joka suoritettiin ennen linjan avaamista, vaan myös tälle ensimmäiselle toimintakaudelle kuvaavia tosiasioita.

LATIn virallinen syntymätodistus on viime vuoden syyskuun 11 päivältä. Mutta ennenkuin yhtiö sai tämän itsenäisen muotonsa, olimme jo työskennelleet neljäntoista kuukauden ajan muodostaen kokeeksi Ala Littorian alaisena toimivan johtokunnan. Vasta linjan avaamisen aattona monet syyt vaikuttivat sen, että perustettiin osakeyhtiö, joka sitten otti nimekseen *Linee Aeree Transcontinentali Italiane* — Italian Valtamerentakaiset Lentolinjat.

Voinee muutamista näyttää liialliselta, että tarvittiin tarkalleen puolitoista vuotta Rooman ja latinalaisen Amerikan yhdistävän lentolinjan järjestelyyn ja avaamiseen. Mutta kun ajattelee kaikkia niitä ongelmia, jotka ilmaantuvat tällaista suunnitelmaa käytännössä toteutettaessa, on myönnettävä, että normaalioloissakaan tämä aika ei olisi ollut liiallinen, ja se on suorastaan ennätyksellinen, jos, kuten LATIn, on ollut pakko työskennellä poikkeuksellisissa olosuhteissa ja ryhtyä kaksi kertaa järjestelykysymysten käsittelyyn ja ratkaisuun.

Ensimmäinen suunnitelmamme näet edellytti, että italialainen linja olisi pääpiirteissään seurannut niiden aikaisempien linjojen reittiä, joilla liikennöivät ulkomaiset yhtymät *Deutsche Lufthansa* ja *Air France*, ja siten käyttänyt hyväkseen jo kunnostettuja ja toiminnassa olevia tukikohtia. Samalla kun käytiin luomaan yhtiön lentolaivastoa, työskenneltiin noin vuoden päivät tämän suunnitelman hyväksi. Mutta kun kaikki näytti jo päätetyltä ja noiden kolmen yhtymän (*Ala Littorian*, *Deutsche Lufthansan* ja *Air Francen*) puolesta oli käyty laatimaan lopullista, italialaisen linjan toimintaa koskevaa sopimusta, Ranskan hallitus ilmoitti, paitsi ettei se omalta kohdaltaan vahvistanut sopimusta, kieltävänsä koneiltamme oikeuden lentää

yli Ranskan siirtomaa-alueiden ja epäävänsä lentäjiltämme tarpeelliset viisumit. Tämä tapahtui tarkalleen viime vuoden toukokuussa. Voi siis hyvin sanoa, että tästä alkoi uusi työkausi, ja koska oli otettava huomioon, että linja kulkisi kokonaan toisten tukikohtien kautta, siitä näytti tulevan ensimmäistä paljon raskaampi ja vaikeampi.

Mutta vastoinkäymiset vain lisäävät italialaisten kestävyyttä. Kun oli päästy sopimuksiin Espanjan ja Portugalin kanssa, ryhdyttiin tutkimaan uutta reittiä, joka suunniteltiin kulkevaksi Euroopassa Sevillan ja Lissabonin ja Afrikassa Villa Cisneroksen ja Suolasaaren kautta. Tämän uuden suunnitelman toteuttaminen ja etenkin Suolasaaren laitteiden kunnostaminen vaati ponnistuksia ja vaivaa. Kaikki suorittivat tehtävänsä erittäin velvollisuudentuntoisesti ja alttiisti. Niinpä vajaassa kuudessa kuukaudessa saavutettiin uusi tavoite.

Kohtalo tahtoi iskeä meitä juuri sinä päivänä, jona toivoimme ensimmäistä palkkaa vaivoistamme. Mutta surullinen onnettomuus teki voimamme moninkertaisiksi ja lujitti äärimmäisen vahvaksi päätöksemme saavuttaa päämäärämme. Tämän äänettömän toimintaohjeen sanelivat meille miehet, jotka jouluaaton harmaassa koitteessa olivat murskautuneet unelmineen Mogadorin yksinäisille reunavuorille ja jotka tällä uhrillaan pyhittivät tärkeän tehtävänsä.

Näiden historiallisten esitietojen jälkeen voimme vielä tarkastella, miten työmme on kehittynyt tänä alkukautena ja mitkä ovat sen tulokset.

Kaiken kaikkiaan ovat koneemme tähän mennessä tehneet kolmekymmentäkaksi Atlantin lentoa, joista kaksikymmentäkahdeksan normaalia linjalentoa ja neljä kuljetuslentoa. Lentojen säännöllisyysluku ilmaisee, että kaksikymmentäkuusi kolmestakymmenestäkahdesta suoritettiin lauantaipäivän kuluessa aikataulun edellyttämään tapaan. Muut kuusi tapahtuivat heti seuraavana päivänä. Mielenkiintoisia ovat myös syyt, jotka aiheuttivat tämän myöhästymisen. Neljä kertaa lennettiin myöhästyneinä Atlantin yli Suolasaarelta Recifeen,

koska laskeutuminen Sevillan lentokentälle oli käynyt erittäin vaikeaksi poikkeuksellisen huonon sään vuoksi, joka melkein koko talven ajan oli vallinnut suuressa osassa Afrikkaa ja Eurooppaa ja erikoisesti Espanjassa. Kun koneen lähtö Roomasta myöhästyi päivän, myöhästyi Atlantin ylityskin pakosta saman verran.

Lennettäessä Natalista Suolasaarelle myöhästyttiin vain kahdesti, mikä johtui erittäin huonoista sääsuhteista, joiden oli ilmoitettu vallitsevan valtamerellä.

Postinkuljetus sujuu seuraavaan tapaan. Posti keräytyy Roomaan keskiviikon kuluessa ja seuraavana aamuna varhain se lähetetään erikoisella autolla Guidoniaan ja lastataan siellä lentokoneeseen, joka samana päivänä vie sen Sevillaan. Perjantaina sama kone lentää matkan Sevilla—Villa Cisneros—Suolasaari. Varhain lauantaiaamuna lähtee Atlantin jakson kone Reficeä kohti ja saapuu Pernambucoon ajassa, joka tähän mennessä on vaihdellut 8 tunnista 50 minuutista 9 tuntiin 41 minuuttiin (lentonopeuden vaihdellessa keskimäärin 327,100 km:stä 344,000 km:iin tunnissa). Sunnuntaipäivän kuluessa taas Amerikan jakson kone lentää välin Recifestä Rio de Janeiroon.

Päinvastaiseen suuntaan kone lähtee Riosta perjantaisin, suorittaa ylilennon lauantaisin ja saapuu varhain iltapäivällä Guidoniaan, mistä posti heti kuljetetaan Roomaan ja lajitellaan siellä lähetettäväksi eri määräpaikkoihinsa Euroopassa ja sen ulkopuolella.

Maksullisen postin määrä, joka on uskottu lentokoneittemme kuljetettavaksi, on varma todistus arvonannosta, jonka LATI on saavuttanut maailman markkinoilla. Amerikasta Italiaan kuljetettiin ensi matkalla (2:nen Atlantin postilento) 51,737 kg maksullista postia. Tämä määrä nousi 4:nnellä postilennolla 89,263 kg:aan, mutta 6:nnella se laski 33,200 kg:aan. Siitä lähtien määrä on jatkuvasti kasvanut: 122,215 kg (10:s postilento), 162,068 kg (18:s postilento), 169,101 kg (20:s postilento). Huippukohta saavutettiin viime maanantaina, jolloin Roomaan

saapunut 28:s postilentokone toi muassaan 200,850 kg maksullista postia. Suunnassa Italia—Amerikka aloitettiin 156,600 kg:lla (1:nen postilento). Määrä lisääntyi asteittain ja kohosi 19:nnellä postilennolla 282,174 kg:aan. Roomasta torstaina, maaliskuun 14 päivänä, lähtenyt 25:s postilentokone kuljetti 271,168 kg postia, ja 27:s, joka lensi matkan seuraavalla viikolla kuormanaan 287,500 kg, saavutti Italiasta Amerikkaan lennettäessä ennätystuloksen.

Maksulliset tavaralähetykset nousivat nekin melkoisiin määriin. Niinpä tavaran painon keskiarvon pysytellessä 50 kg:n vaiheilla matkaa kohti, joillakin lennoilla kuljetettiin yli 100 kg. Näiden tavaroiden joukossa oli toisinaan arvolähetyksiä, ja pelkästään niiden kokonaisarvo nousee tähän mennessä yli 6 miljoonan liiran. Lisäksi on LATIn koneilla poikkeustapauksissa lentänyt Atlantin yli 38 matkustajaa.

Lokakuun 3 ja joulukuun 21 päivän väliset jokaviikkoiset, Suolasaarelle asti tehdyt lennot huomioonottaen ovat koneemme kaiken kaikkiaan lentäneet 524 186 km, mistä 107 615 tulee Atlantin osalle.

LATIn tulevaisuudesta puhuttaessa voimme rajoittua siihen, mitä kenraali Pricololla oli ilmoitettavana muutamia päiviä sitten fascistisessa edustajakamarissa, nimittäin, että linjaa niin pian kuin mahdollista tehostetaan ja pidennetään. Olemme ylpeitä ajatellessamme, että tämä lentopalvelu on merkittävä tekijä mitä tulee taloudelliseen laajentumispyrkimykseen ja että se korvatessaan kotimaisella ulkomaiset yhtymät huomattavasti tehostaa taloudellista itsenäistymistä.»

Kuukautta myöhemmin teit uuden tarkastusmatkan reitin tukikohtien kautta. Lehdet ilmoittivat, että toukokuun 1 päivänä, »samaan aikaan kuin jokaviikkoinen Rooman — Rio de Janeiron linjan kone, nousi Guidoniasta lentoon toinen kone, I.AZUR, jolla LATIn ylijohtaja Bruno Mussolini lähti suorittamaan välilaskupaikkojen tarkastusta. Hän pysähtyy Sevillassa, Villa Cisneroksessa ja Suolasaarella matkan ulottuessa aina Brasiliaan asti.»

Lento tapahtui erittäin säännöllisesti, ja toukokuun 10 päivänä laskeuduit Suolasaarelle. Sotaan yhtymisemme oli silloin hetken kysymys. Tiedoitin sinulle, ettet voinut jatkaa matkaa Brasiliaan asti ja että sinun oli palattava, ja sen teitkin muutaman päivän kuluttua. Kesäkuun 10 päivänä Italia yhtyi sotaan. Se oli sinun kolmas sotasi. Ryhdyit jälleen lentoaseen palvelukseen ja lyhyen Ghedissä uusilla koneilla saadun koulutuksen jälkeen lähdit eräälle Länsi-Sisilian lentokentälle.

LATIn kausi oli päättynyt, mutta kun voitto on saavutettu, johtamasi LATI lähettää jälleen lentokoneensa maailman kaikille maa- ja valtamerireiteille!

VI luku

KOLMAS SOTA

Elefantinmetsästys

Lentäjäeverstiluutnantti Gori Castellani, eroamaton lentotoverisi, kertoo seuraavilla sivuilla kanssasi viettämistään ystävyyden ja vaaran vuosista.

Vuoden 1939 helmi- ja maaliskuu olivat LATIn johtomiehille toiminnan aikaa. Linjan järjestelytyöt olivat kuumeisessa käynnissä. Koneita valmistava tehdas oli jo luovuttanut ensimmäiset koneet, ja me teimme parhaillaan koelentoja.

Bruno oli apuani käyttäen koonnut melkein valmiiksi asiatiedot LATIn lentäjille laadittavaa reittikarttaa varten ja vietti joutohetkensä Itä-Afrikan, Egyptin ja Tripolitanian käsittävän purjehduskartan ääressä, mittasi välimatkoja, merkitsi pisteitä, teki muistiinpanoja. Eräänä päivänä hän sanoi minulle:

— Kysyn isältäni, saanko lähteä Itä-Afrikkaan. Nähdäänpä, tunnenko vielä nuo seudut. Siellä on varmasti tehty paljon työtä. Tahdon kuulla, mitä siellä puhutaan, tunnustella mielialaa, nähdä kaiken. Otan paljon valokuvia, ja isä on varmasti tyytyväinen tuomiini uutisiin, sillä ne ovat tarkkoja. Huolehdi sinä puolestasi lentokoneesta. Menemme myös metsästämään. Gaschin varrella on elefantteja.

Kun isän suostumus oli saatu, oli kaikki valmiina kahden päivän kuluttua, koneet, kiväärit, ampumatarpeet. Uskolli-

set »maantierosvomme» kuten Bruno heitä nimitti, Trezzini ja Boveri, moottorinhoitaja ja radiosähköttäjä, olivat huolellisesti panneet kuntoon moottorit ja radioaseman, niin ettei tarvinnut olla mistään huolissaan.

Maaliskuun 16 päivän aamuna lähdimme Guidoniasta.

Vaikka meidän olikin määrä lentää vain Rooman ja Tripoliksen väliset 1 100 kilometriä, olimme ottaneet mukaan paljon polttoainetta, koska sääennustukset eivät luvanneet hyvää. Koneessamme oli, paitsi moottorinhoitajaa ja radiosähköttäjää, myös kapteeni Moggi, pääteknikko Palanca ja sihteeri, tohtori Giorgi.

Kuorma oli melkoinen, ja tämä seikka huolestutti hiukan teknikkoja. Sen lisäksi oli maa märkänä edellisen yön rankkasateesta.

— Olen noussut ilmaan raskaamminkin kuormitetuin konein, sanoi Bruno joillekuille, jotka huolehtivat liikoja.

Lentoonlähtö sujuikin loistavasti. Syvän tyytyväisyyden ilme kuvastui Brunon kasvoilla; hän vilkaisi minuun ja huomaamattomalla eleellä hän antoi minun ymmärtää, että olisi ollut viisaampaa, jos häntä ei olisi häiritty hänen ammattitaitoaan koskevissa kysymyksissä.

Kohosimme hitaasti korkeammalle. 4 000 metrin korkeudessa kohtasimme voimakkaan pohjoistuulen, joka aiheutti sen, että saavuimme Palermoon 15 minuuttia aikaisemmin, kuin olimme laskeneet. Palermosta edelleen lennettäessä kääntyi tuuli läntiseksi ja kiihtyi kiihtymistään. Tripoliksen määrääminen osoitti vähäistä sortumaa, jonka korjasimme, ja vajaassa kahdessa tunnissa saavuimme Castel Beniton lentokentälle tähän kaupunkiin.

Kenraali Cagna odotti meitä siellä. Hän tervehti meitä hilpeän sydämellisesti tapansa mukaan, otti selvää jo suoritetun lennon vaiheista sekä siitä, jonka aioimme tehdä. Hän vilkaisi S.83-koneeseemme ja sanoi Brunolle tyytyväisen ja onnellisen näköisenä:

— Näytätte minusta mustalaisilta, jotka muuttavat majaa.

En saata olla ilmaisematta iloa, jota tunnen puolestanne, sillä ymmärrän teitä täydellisesti. Teette hyvin mielenkiintoisen lennon ja saatte nähdä, että tulette olemaan tyytyväisiä, sillä reitti ei ole liian helppo.

Hän puhui sitten meille lennosta, jonka oli vähän aikaisemmin tehnyt tällä samalla reitillä, kertoi hiukan seikkailuistaan, viimeisestä retkestään Itä-Afrikkaan, puhui hiekasta ja mustista kallioista, aavikoista ja käärmeistä, ja saattoi meidät sitten hotelliimme Tripolikseen. Kun olimme sopineet vielä kohtaamisesta linnassa, koska marsalkka Balbo tahtoi tervehtiä Brunoa, hän lähti.

Marsalkka otti Brunon vastaan kuin rakkaan nuoremman veljen, syleili häntä ja painoi häntä jatkuvasti lähelleen käsivarsi hänen hartioillaan. Hän katseli häntä ja hymyili hymyilemistään ilmaistakseen ilon, jota tunsi.

Hän ihmetteli, että Bruno oli tullut niin suureksi ja rotevaksi, täysikasvuiseksi nuoreksi mieheksi, katseli häntä ja hymyili jälleen.

— Tiedän, että menet Itä-Afrikkaan, hän sanoi sitten, tiedän, että aiot käyttää sisämaareittiä. Kufran lentokenttä on kaunis, saatpa nähdä.

— Niin, vastasi Bruno, huomenna laskeudun Kufraan ja jään sinne koko iltapäiväksi, ja seuraavana aamuna jatkan Tesseneitä kohti.

— Erinomaista, vastasi marsalkka innostuneena, minäkin olen kulkenut sen reitin. Saatpa nähdä, olet siihen tyytyväinen! Ajattele, että matka Kufrasta Niilille on pelkkää erämaata, vailla kiinnekohtia, niin että on vaikea määrätä poikkeama. Lähes 1 500 km polttavan kuumaa hiekkaa. Niililtä Tesseneihin lento on normaali. Kuinka pitkäksi ajaksi jäät tänne? Palaatko takaisin Tripoliksen vaiko Bengasin kautta?

— Tripoliksen, vastasi Bruno, aion käyttää samaa reittiä.

— Mutta se on vaarallinen. Minäkin halusin palata sitä kautta, mutta tiedätkö, on hyvin vaikea löytää Asmarasta

Kufraan. Jos radio toimii huonosti, olet pulassa. Totta on, että koneesi on parempi kuin se, jota käytin. Mutta, marsalkka lisäsi, olisit ensimmäinen lentäjä, joka palaa reittiä Asmara—Kufra. Wadi Alfan englantilaiset eivät ole milloinkaan halunneet taata radiopalvelunsa tehoa, siksi ei sinulla tule olemaan edes radion antamaa apua.

— Rakas Bruno, jatkoi marsalkka vakavana, sanon sinulle, että olen kauan miettinyt kulkumahdollisuutta Kufran kautta Imperiumiin. Egyptiin tai paremminkin englantilaisiin ei ole luottamista. Jos palatessasi esität minulle, että on tarpeen varustaa Kufra LATIn tukikohdaksi matkustajien ja tavaroiden siviilikuljetusta varten, panetan sen lentokentän todella erinomaiseen kuntoon. Teen siitä Gadamesin lentokentän veroisen. En saa mielestäni Kufraa!

Marsalkka Balbo keskusteli Brunon kanssa vielä siirtomaakysymyksistä, puhui hänelle innostuneesti ferraralaisten talonpoikien saapumisesta Bengasiin ja Tobrukiin. Hän näytti hänelle eri seutujen karttoja, valokuvia, ja kerrottuaan metsästysretkestään, jolla oli ollut mukana saksalainen kenraali Udet, sekä elefantinmetsästyksen vaiheista, hän hyvästeli Brunoa loputtoman sydämellisesti.

Päivällisellä hotellissa Bruno palasi useasti marsalkan suunnitelmaan muodostaa Kufrasta hyvin varustettu lentokenttä, joka olisi tukikohtana Italian ja Etiopian yhdistävällä suoralla lentolinjalla, niin ettei tarvitsisi poiketa Kairoon.

Seuraavana aamuna, kun polttoainesäiliöt oli täytetty, nousimme ilmaan Castel Beniton kentältä ja neljä tuntia myöhemmin laskeuduimme Kufraan.

Lento sujui säännönmukaisesti. Reitti on jossain määrin vaikea, koska se on tyystin vailla kiinnekohtia. Radio ja sen hoitaja tarkkailivat erittäin huolellisesti arvioitua lentosuuntaamme.

Kufran varusväen upseerit ottivat Brunon iloisina vastaan. He katselivat häntä ihaillen ja hämmästyivät hänen sanojaan. Muuan lentäjäupseeri, vänrikki Raffaele Sciaudone, oli myö-

hemmin, nykyisen sodan puhjettua, välittömästi kapteeni Mussolinin alaisena 260:nnessä laivueessa.

Kufrassa vietimme iltapäivän kierrellen autolla lähiseuduilla keitaasta toiseen ja ihaillen kaikkea. Otimme useita valokuvia. Varhain seuraavana aamuna lähdimme Kufrasta Tesseneitä kohti.

Lento oli todella loistava. Noin 1 400 km:n matka pelkkää hiekkaa. Jollei nopeusmittari olisi osoittanut meille lentokoneen nopeutta, ei olisi huomannut oltavan liikkeessä. Niilin leveä nauha, pitkä käärme suurine loivine mutkineen, tuli näkyviimme ilmestyksen tavoin. Sitten muutamia kukkuloita, jokin maataloryhmä, sitten uudelleen aavikkoa ja hiekkaa.

Bruno, joka ensin oli lyhyiksi väliajoiksi siirtynyt ohjaajanpaikalta tutkiakseen karttoja ja tehdäkseen polttoaineen kulutusta koskevia laskelmia, ei tästä hetkestä lähtien enää jättänyt paikkaansa. Hän osoitteli minulle Etiopian sodan ajoilta tuttuja kukkuloita. Näkyi kartiomaisia vuoria, ylänköjä, virtoja, polkuja, sitten Kassala ja vihdoin Tessenei suunnattomine laskeutumismaastoineen. Vähensimme lentokorkeutta ja tehtyämme tuulenpuuskien voimakkaasti heitellessä konetta laajan kierroksen laskeuduimme kentälle.

Brunoa vastassa oli Eritrean kuvernööri, Hänen Ylhäisyytensä Daodiace ja muita upseereja.

Tervehdittyämme läsnäolevia lähdimme Hänen Ylhäisyytensä Gasperinin huvilalle, minne asetuimme asumaan.

Bruno ei tahtonut hukata aikaa. Nautittuaan siellä vaatimattoman aamiaisen hän kehoitti meitä lähtemään mukaan Gasperinin hallussa olevalle maa-alueelle. Hän oli käynyt siellä kolme vuotta aikaisemmin.

Otimme metsästyskiväärit ja lähdimme matkaan. Ajettuamme autolla noin tunnin ajan noilla pölyävillä teillä levisi maa-alue eteemme. Vihreät istutukset vaikuttivat virkistäviltä kaiken kuivuuden keskellä. Suuria töitä oli käynnissä, työläiset ahersivat tehtävissään. Kiertelimme kolmatta tuntia korkeitten puuvillapensaiden keskellä, ja Bruno tiedusteli

tiedustelemistaan, mikä oli nykyinen tuotanto ja mitä voitiin odottaa, kun olisi saatu valmiiksi pitkän kastelukanavan rakennustyöt uudella alueella, jonka raivaustyöt olivat vielä keskeneräiset.

Illan pimetessä lähdimme pahkasikaa väijymään. Kun minulle oli ensin perusteellisesti selitetty näiden minulle outojen Afrikan otuksien tavat, asetuimme kukin meille osoitetulle paikalle.

Minun paikkani oli korkeitten, hedelmiä kantavien kasvien alla, jotka muistuttivat kookospalmuja, mutta olivat mittasuhteiltaan paljon pienempiä. Mainitut kasvit olivat täynnä hedelmiä. Seistessäni siinä pitäen tarkkaan silmällä omaa lohkoani kuulin, kuinka hedelmiä putoili silloin tällöin lähelleni. »Ne ovat kuin päärynät», ajattelin, »jotka tuskin kypsyttyään putoavat puusta».

Toista tuntia myöhemmin sovittu merkinanto kutsui meidät koolle. Kerroin havainnoistani Brunolle ja sanoin, ettei paikka ollut miellyttänyt minua, koska noita hedelmiä, jotka irtoilivat kasveista, oli paljon ja ne olivat niin painavia, että olisin ehkä saanut kuhmuja, jos sellainen olisi osunut päähäni. Hän ei antanut minun lopettaa, vaan puhkesi hillittömään nauruun.

— Apinoitahan siellä on, sai hän vaivoin sanotuksi naurunpuuskan lomasta, apinat ne heittelivät noita hedelmiä!!!

— Siksi kuulinkin merkillistä meteliä, sanoin puoleksi ihmeissäni, puoleksi yllättyneenä.

Apinajuttu huvitti meitä koko illan. Päivällisen jälkeen kulutimme muutaman tunnin katsellen sotatansseja, joita joka taholta kokoontuneet neekerit esittivät, sitten palasimme asuntoomme, sillä jo varhain seuraavana aamuna oli lähdettävä seudulle, jota kuulin Brunon ylistävän ihmeelliseksi alueeksi kaikenkaltaisine eläimineen, joista valtaosana olivat käärmeet.

Hyvissä ajoin aamulla lähdimmekin liikkeelle kuvernöörin seurassa. Noin neljän tunnin automatkan jälkeen, erehdyttyämme useaan kertaan tiestä, saavuimme todella oivallisesti



»Vihreitten Päästäisten» ohjaaja koneensa edessä.

Bruno on Italian Itä-Afrikassa kaatanut komean elefantin.
P.108-kone, jolla Bruno Mussolini lensi viimeisen lentonsa, ruhjoutuneena
Pisan lähellä.

kunnostetulle leiripaikalle. Siellä oli muutamia siirtomaaministeriön virkamiehiä johtajanaan kommendööri Liberati, vanha, kokenut elefantinmetsästäjä. Leirillä oli kaikkea maallista hyvää: jäitä, appelsiini- ja sitruunajuomia, virvokkeita, jollaisia saa vain suurten loistohotellien baareista.

Kommendööri Liberati kertoi meille kaikenlaista elefanteista ja alueesta, jolla niitä noihin aikoihin oli. Aivan lähellä. Hän tarkasti kiväärimme ja hylkäsi ne, jotka hänen mielestään eivät olleet sopivia. Kokeilimme patruunia, ja kun jokainen yksityiskohta oli selvä, kokoonnuimme päivälliselle ennen hämärän tuloa.

Oiva ateria, paljon naurua. Monia tarinoita käärmeistä ja leopardeista. Menimme maata telttoihin. Hyvin varhain seuraavana aamuna olimme jo matkalla paikalle, jossa odottivat kantojuhdat kuljettaakseen meitä pitkin Gasch-joen vartta.

Metsästäjien rivi eteni mukavasti aasien selässä, ja matkaa hauskuttivat lukemattomat hullunkuriset tarinat. Jono, jonka etunenässä oli kommendööri Liberati, hänen takanaan Bruno ja sitten minä, kulki nyt pitkin Gaschin hiekkaista rantaa. Lähes tunnin kuluttua huomasimme elefantit joen vasemmalla rannalla olevassa vesakossa.

— Kaikki seis ja maahan! sanoi Liberati.

— Etenemme hitaasti jalan, hän sanoi edelleen. Urhean valokuvaajan seuraamina lähdimme liikkeelle.

Yht'äkkiä ilmestyy erittäin iso elefantti tiheästä metsästä ja pysähtyy katselemaan meitä melkeinpä uteliaasti. Valokuvaaja yrittää päästä mahdollisimman lähelle ja näppää pari kolme kuvaa. Liberati ja Bruno tarkkaavat rauhallisina otuksen liikkeitä, joka hiukan epäröityään lähestyy meitä lyhyttä hölkkää. Tämä liike saa kaikki pakenemaan. Alkuasukkaat aaseineen. Paimenet, jotka ovat lähistöllä, koettavat ajaa härkiään syrjään.

— Varokaa, sanoi Liberati, en ymmärrä, mitä tällä otuksella on mielessä. Pitäkää kiväärit varalla.

Elefantti oli pysähtynyt noin viidentoista metrin päähän meistä. Silloin tällöin se nosteli raskasta kärsäänsä, kuten koira heiluttaa häntäänsä, ja liikutteli korviaan.

Tahdoin toteuttaa käytännössä edellisenä iltana saamiani ohjeita, siis mennä vastatuuleen, ja sanoin Brunollekin, että hän siirtyisi. Kaikkea vielä! Kukaan ei liikahtanut. Sitten Bruno kehoitti merkkejä antamalla meitä pitämään varamme, sillä hän aikoi ampua, ja olemaan valmiina auttamaan siinä tapauksessa, ettei laukaus olisi kuolettava. Hän asettui hyvään asentoon, tähtäsi hetken. Laukaus kajahti. Elefantti, joka oli saanut kuulan vasempaan ohimoon, jysähti maahan.

Otuksen ympärille kokoontuivat paenneet ja neekerit. Laukaus, todella oivallinen, tyydytti kaikki metsästykseen asetetut toiveet. Niinpä Bruno antoi määräyksen palata Asmaraan. Mitä olisikaan enää ollut pahkasikojen ja gasellien ampuminen niin jännittävän elefantinmetsästyksen jälkeen? Brunoa ei haluttanut enää edes nähdä kivääriä.

Samana iltana lähdimme Tesseneihin ja valmistauduimme kiireesti matkaan.

Seuraavana aamuna otimme jälleen esille suunnistamiskartat, kompassit ja lentokoneen ohjaussauvat.

Lento Tesseneistä Asmaraan oli lyhyt, tuskin tunnin kestävä. Asmarassa olimme kuvernöörin vieraina hänen hallituspalatsissaan. Saatuamme itsemme kuntoon Bruno halusi tehdä kierroksen kaupungilla ennen aamiaista.

Kuvernöörin seurassa, mukanaan vanha valokuvauskoneensa (Leica), jonka erinomaisuutta hän usein kiitteli, hän ohjasi kulkunsa kaupungin laidoille, missä saattoi ihailla poissaolonsa aikana syntyneitä uusia rakenteita. Hän tutki tarkoin ihmeen kauniit kadut, rakennukset, torin, alkuasukaskorttelin, varakuninkaan uuden hallituspalatsin, uudet ja modernit hotellit, elokuvateatterit. Silloin tällöin hän näppäsi kuvan. Elokuvateattereissa hän kävi kaikissa sisälläkin.

Aamiaisen jälkeen hän kierteli kaupungilla jalan ja ihaili huvikseen kauppoja ja myymäläkojuja, jotka toivat hänen

mieleensä Etiopian sotaretken. Näin riitti pitkälle iltapäivään yhtämittaista vaeltelua.

Illalla, päivällisen jälkeen, Bruno halusi olla läsnä kiertelevän revyyseurueen näytännössä. Tunnettuaan hänet yleisö puhkesi heti lämpimiin suosionosoituksiin, ja muistan, kuinka Bruno niiden jatkuessa halusi poistua teatterista. Ulko-ovella kaikki tahtoivat nähdä hänet ja katselivat häntä ihaillen.

Seuraavana aamuna lähdimme Massauaan. Tasangolle vievän autotien varrella hän halusi pysähtyä ravintolaan, jota muisti erään romagnalaisen pitävän. Haukkasimme siellä muutaman suupalan, Bruno puhui isännälle, ja sitten taas kohti Massauaa.

Kuumuus oli rasittava, mutta Bruno ei näyttänyt sitä huomaavan. Hän lähti ensin uudelle lentokentälle, sitten satamaan, sähkövoimalaitokselle, ja niin hän edelleen oli liikkeellä koko päivän. Illalla, päivällisen jälkeen, menimme ulkoilmaelokuviin. Sielläkin, missä kukaan ei odottanut häntä tapaavansa, hänet tunnettiin heti, ja näki selvästi, miten uutinen levisi katsojien joukkoon. Suosionosoitus toisensa jälkeen puhkesi pian. Bruno vastasi tervehtien roomalaiseen tapaan. Samana iltana palasimme Asmaraan.

Seuraavana päivänä hän kävi Guran ja Agordatin lentokentillä, missä tutustui niiden järjestelyyn. Minusta tuntui, että hän oli tyytyväinen.

Maaliskuun 24 päivän aamunkoitteessa olimme valmiit lähtemään. Tällä kertaa lento oli varsin hankala.

Bruno ei ollut muuttanut mieltään ja päätti lentää takaisin sisämaareittiä, siis Asmarasta Kufran kautta Tripolikseen. Hän muisti marsalkka Balbon sanoneen, ettei ainoakaan lentäjä siihen mennessä ollut käyttänyt tuota reittiä, ja halusi olla ensimmäinen. Minä suostuin mielelläni tuumaan. Luotin Brunoon ja näin hänessä syvän ylpeyden, joka tyydytti häntä. Vastustelu tai turvallisemman reitin ehdottaminen olisi saattanut hänet surulliseksi; se olisi merkinnyt hänen taitoonsa kohdistuvaa epäilyä, enkä tietenkään voinut tuottaa hänelle sitä

mielipahaa. En kuitenkaan salannut, että minua huolestutti lentoon lähtö Asmarasta: tuossa korkeudessa (2 000 m) se oli vaarallinen koneen ylipainon vuoksi.

Ilmaisin hänelle huolestumiseni ja kehoitin häntä myös ottamaan huomioon nousun, koska liian korkea lämpötila saattoi aiheuttaa moottorihäiriöitä. Hän otti suopeasti vastaan varoitukset ja ohjasi koneen hyvin rauhallisesti kiitoradan alkupäähän. Asmaran lentokentän kiitorata on melko leveä. Mahdollisesti, mietin, voin auttaa pitämään konetta radalla. Tämä on kuitenkin vain teoriaa, sillä käytännössä ohjaa, kuten pitääkin, vain yksi lentäjä. Hänellähän on moottorit käden ulottuvilla, ja hän vaistoaa koneen ja hallitsee sitä ensimmäisistä metreistä alkaen, jolloin se alkaa kiitää.

Lentoon lähtö sujui hyvin. Kiitäen koko ajan radan keskellä kone kulki sen päähän asti, irtautui maasta parin hypähdyksen jälkeen ja pysyi hädin tuskin ilmassa. Nopeus ei kasvanut, näimme jarrusiivekkeiden olevan jatkuvasti ulkona, eikä voitu yrittää syöksyä nopeuden lisäämiseksi, koska edessä oli kaksi kukkulaa aivan lähtösuunnassamme. Ei ollut liioin viisasta muuttaa suuntaa. Koneessa ei kukaan hiiskahtanut.

Lujana ja vaiteliaana toimiva Bruno oli minusta kuin itse keskittynyt tarkkaavaisuus. Tätä kesti kolme tai neljä minuuttia. Tyyni aamuilma suosi meitä, mutta 4 000 metrin korkeuteen asti ei kukaan meistä sanonut halaistua sanaa. Vain joitakin eleitä. Nousu tapahtui erinomaisesti. Huolellisesti hoidetut moottorit toimivat äärimmäisen luotettavasti. Öljyn ja silinterinpäiden lämpötilat ilmaisivat sen meille. 4 000 metrin korkeudessa saattoi taas hengittää vapaasti.

Kerenistä lähdettyämme lensimme hiekan yllä Niiliä kohti. Meille oli ilmoitettu länsituulen vallitsevan koko reitillä, ja pidimme sen jatkuvasti mielessämme. Niinpä tarkistimme vähän väliä asemamme ja teimme tarpeelliset suuntakorjaukset.

Matkan ensimmäisen jakson aikana, Niilin toiseen mutkaan asti, havaitsimme vain vähäistä sortumaa. Niililtä Kufraan lento kävi hankalaksi.

Joka tunti ja useamminkin Bruno meni rungon keskustaan ja suoritti pääteknikko Palancan avulla välttämättömät laskelmat. Wadi Alfan radio ei toiminut, Bengasi ei kuulunut. Täytyi olla varuillaan, koska Kufran radiota voitiin käyttää radiopeilaukseen vasta 600—700 km:n etäisyydestä. Meidän oli lennettävä noin 1 000 km:n matka ilman radion apua. Sikäli kuin lensimme, länsituuli kiihtyi, ja Bruno lähetti minulle aika ajoin kirjelippusia, joissa hän ilmoitti sortuman arvon. Se kohosi 14 asteeseen. Minusta se tuntui paljolta, ja sanoin sen hänelle.

— Se on oikea, hän vastasi, minä ja Palanca saatoimme mitata sen tarkasti erään pitkän kallion kohdalla, jonka yli lensimme.

Kufran radio oli yhä vaiti. Kun olimme lentäneet kaksi tuntia näissä olosuhteissa, radiosähköttäjä ilmoitti olevansa yhteydessä Kufraan, mutta hän ei saattanut peilata sitä, koska se oli vielä liian kaukana. Olimme myöhässä laskemastamme ajasta. Melkein 45 asteen kulmassa puhaltava tuuli oli hidastuttanut kulkuamme. Katsoimme toisiimme, mutta emme ilmaisseet huolestumistamme.

Kun vielä tunti oli kulunut, Kufra peilattiin ensi kerran. Olimme siirtyneet noin 10 astetta oikealle. Korjattuamme eron jatkoimme iloisina ja tyytyväisinä matkaa. Kufran asema kuului yhä selvemmin. Vähän ajan kuluttua radiosähköttäjä sanoi meille, että Kufra varmasti oli lähellä, koska asema kuului hyvin selvästi. Emme nähneet keidasta, ei ainoatakaan palmua. Sitten yht'äkkiä erotimme vihreätä ja multaa.

— Tuolla on Kufra! Niin, tosiaankin, sanoi Bruno. Käsken vetää riippuantennin sisään.

Mutta lähestyessämme maata tämä vihreä alkoi hävitä ja sen tilalla oli kivenlohkareita ja kallioita. Se ei ollutkaan Kufıa! Olimme laskeutuneet 1 000 metriin. Sitten riippuantenni jälleen ulos ja uudet mittaukset. Olimme pysyneet reitillä, mutta olimme vielä etäällä.

Noin 40 minuutin lennon jälkeen laskeuduimme Kufran lentokentälle. Erittäin tyytyväisenä lentoon Bruno päätti

vielä samana päivänä jatkaa matkaa Tripolikseen. Tuskin kahta tuntia myöhemmin me hiukan syötyämme lähdimme kohti Tripolista. Lento Kufrasta Tripolikseen oli säännönmukainen ja hauska.

Laskeuduimme Tripolikseen noin 10,30 tunnin lennon jälkeen matkattuamme suunnilleen 4 000 kilometriä.

Muistan, että menin heti vuoteeseen, kun taas Bruno, joka ei ollut juuri ollenkaan väsynyt ja joka oli kohdannut perheensä Tripoliksessa, jäi syömään päivällistä »Savoia» laivaan.

Marsalkka Balbo ilmaisi meille suuren tyytyväisyytensä, ja seuraavana päivänä lähdimme Roomaa kohti. Sää oli huono, voimakasta tuulta ja sadetta koko matkan aina Sisiliaan saakka, sen jälkeen vain voimakasta tuulta ja paljon pilviä, jotka pakottivat meidät lentämään matalalla. Tyrrhenan meren keskivaiheilla Napolin korkeudella meidän täytyi pysähdyttää keskimmäinen moottori sytytystulpan särkymisen takia. Jatkoimme lentoa kahdella moottorilla ja laskeuduimme Guidoniaan.

Lento Roomasta Itä-Afrikkaan ja paluu tyydyttivät todella Brunoa. Kaikki lentoa koskevat teknilliset ongelmat kiinnostivat häntä yhä enemmän. Hän väitteli kernaasti pitkän matkan lennoista, radiosta, ilmatieteestä ja kertoi ystävilleen vaikutelmiaan.

Lento oli tuottanut hänelle suurta mielihyvää.

Suolasaarella

Myöntäessään LATIlle oikeuden käyttää Suolasaarta tukikohtana Portugalin hallitus oli jouduttanut lentokentän kunnostamistöitä LATIn johtomiesten toivomuksesta.

Jäätyään yksin ylijohtajaksi, koska hänen rinnallaan johtajana ollut henkilö oli lähtenyt elokuussa Amerikkaan tehdäkseen sopimuksia Brasilian hallituksen kanssa, Bruno oli jo lähettänyt matkaan kaksi höyrylaivaa, jotka kuljettivat työmiehiä

ja tarveaineita. Työtä tehtiin reippaasti, koska juuri Bruno yksin oli johdossa.

— Lokakuun 28 päivänä on kaiken oltava valmiina. — Tämän hän oli antanut toimintaohjeeksi. Oli jo syyskuu. Suolasaarelta ja muista tukikohdista kulkeutui mitä erilaisimpia huhuja. Bruno halusi ottaa henkilökohtaisesti selvää asioiden kulusta voidakseen ryhtyä toimenpiteisiin, jos se olisi ollut välttämätöntä.

— Menkäämme Suolasaarelle, hän sanoi minulle eräänä päivänä. Ehkä siellä tarvitaan neuvoja ja ohjeita. Miesten on hyvä nähdä minut, ja itse puolestani haluan henkilökohtaisesti päästä selville heidän toiminnastaan.

Niinpä lähdimme marraskuun 11 päivänä 1939 lentoon Guidoniasta Sevillaa kohti.

Lento sujui säännönmukaisesti, vain Balearien kohdalla jouduimme erittäin huonoon säähän, mikä pakotti meidät nousemaan 6 000 metrin korkeuteen. Kun olimme sivuuttaneet Balearit, sää muuttui taas hyväksi, ja meistä oli parempi laskeutua matalammalle, jotta emme olisi kärsineet kylmyydestä. Alicanten kukkuloiden pohjoispuolella oli hajallisia cumulus-pilviä laajoine päivänrakoineen, joten me saatoimme silloin tällöin nähdä maata. Olimme noin 3 500 metrin korkeudessa. Kerran meidän oli pakko lentää pilveen. Se näytti melko harvalta, mutta siitä ei näyttänyt ollenkaan tulevan loppua. Noin kymmenen minuuttia sokkolentoa, jonka Bruno suoritti hyvin luontevasti ja rauhallisesti. Silti hän tarkkasi jatkuvasti lämpömittaria. Jäämuodostumat eivät olleet miellyttäviä tuolla vyöhykkeellä, ja allamme oli vuoria. Kaikki sujui erinomaisesti.

Laskeuduimme Sevillan lentokentälle, missä kaupungin konsuli odotti osoittaakseen kunnioitustaan Brunolle.

Bruno halusi katsella Sevillaa ja päätti pysähtyä sinne päiväksi, jonka kuluessa hän kävi kuninkaallisessa palatsissa ja kaupungin ympäristössä. Mielenkiintoinen oli käynti Jerez della Fronteran polttimossa, missä maistelimme vanhoja viinejä ja konjakkeja.

Seuraavana päivänä lähdimme Villa Cisnerosta kohti. Hyvän sään vuoksi Bruno saattoi tehdä paljon havaintoja, ja niin hän tutki koko matkan huvikseen karttoja. Lennolla saimme erään tiedonannon: meille ilmoitettiin, että muuan koneemme oli laskeutunut Kap Juby'in vaurion takia. Bruno päätti pysähtyä sinne, sillä siellä ehkä tarvittiin apua. Kuuden tunnin lennon jälkeen saavuimme Villa Cisnerokseen, jonka tuuliselle kentälle Bruno laskeutui taitavasti.

Illalla olimme espanjalaisen varusväen komentajan vieraina. Illallisilla Bruno sai aikamoisen vatsakivun syötyään liikaa meren antimia, jollaisia näkee vain tuolla seudulla.

Seuraavana aamuna lähdimme Suolasaarta kohti. Suunnistaminen oli suoritettava erittäin huolellisesti, sillä, jollei osunut saarelle, oli vaarassa päätyä mereen. Siksi reitti määrättiin mitä tarkimmin harkiten, ja sitä noudatettiin ehdottomasti alusta pitäen. 1 100 km:n merilento ei ollut leikin asia. Kaikki sujui erinomaisesti. Kahden tunnin lennon jälkeen tulimme Suolasaaren radion vaikutuspiiriin, ja se ohjasi meidät suoraan lentokentälle. Muistan, että tuona aamuna oli tavallista runsaammin usvaa, ja saari näkyi vasta, kun olimme sen yläpuolella. Laskeuduttuamme meistä näytti, kuin olisimme joutuneet aavikkokaistalle keskelle Atlanttia. Kaikki autiota, joitakin kukkuloita pohjoisessa, loppu tasaista; asumuksina telttoja.

Söimme päivällisen parakissa. Bruno otti selvää töiden kulusta. Kaikki sujui oivallisesti. Työmiehet ja teknikot työskentelivät innokkaasti, sillä he tiesivät, että Bruno oli heidän johtajansa. Työläiset olivat käynnistä vielä tyytyväisemmät kuin Bruno. Puhuttuaan pitkään paikan johtomiesten kanssa ja osoitettuaan henkilökohtaista harrastusta työläisten olosuhteisiin, ravintoon ja asuntoihin, hän päätti, että lähdettäisiin seuraavana aamuna.

Hän tahtoi lentää suoraan Suolasaarelta Sevillaan. Matka on 3 200 km. Niinpä nousimme ilmaan seuraavan aamun koittaessa. Kolmen tunnin kuluttua olimme Villa Cisneroksessa, minne laskeuduimme purkaaksemme koneesta tarveaineita, ja

moottoreita pysähdyttämättä jatkoimme matkaa Sevillaa kohti. Pitkä lento ei väsyttänyt lainkaan Brunoa, joka pysyi melkein koko ajan ohjauspaikalla.

Saavuimme Sevillaan iltapäivällä noin yhdeksän ja puolen tunnin lennon jälkeen. Seuraavana aamuna lähdimme Roomaa kohti. Näin lensimme puolessatoista vuorokaudessa 5 200 kilometriä.

Bruno oli tyytyväinen tähänkin lentoon. Hän oli jo ammatissaan täysin valmis. Hän saattoi väitellä alansa kysymyksistä kenen kanssa hyvänsä, ja tämä seikka teki hänet ylenmäärin onnelliseksi.

Rooman—Rio de Janeiron linja oli toiminut säännöllisesti jo vuoden 1939 joulukuun 23 päivästä alkaen.

Lentäjä Rappille tapahtunut onnettomuus suretti Brunoa syvästi. Se oli olosuhteitten aiheuttama tapaturma. Lentäjä tahtoi maksoi mitä maksoi, olipa sää millainen tahansa, suorittaa jouluaattona Rion ja Rooman välisen linjan alkajaislennon. Mutta Bruno ei menettänyt rohkeuttaan, hän mietti onnettomuutta, kutsui koolle lentäjät ja selitti heille, että oli katsottava tulevaisuutta kohti.

Myöhemmät lennot seurasivatkin toisiaan ihailtavan säännöllisesti.

Kun olin oleskellut kahdeksan kuukautta vuorotellen Suolasaarella ja Recifessä, suorittanut kymmenen ensimmäistä Atlantin lentoa sekä pannut Brunon ohjeitten mukaan kuntoon Suolasaaren tukikohdan, hän kutsui minut Roomaan.

Yhtiö oli nyt lisännyt ohjelmaansa paljon kauppatoimintaa, ja oli ryhdyttävä valitsemaan uusia lentäjiä ja kunnostamaan uusia koneita. Euroopan poliittiset tapahtumat antoivat aiheen otaksua Italian lähitulevaisuudessa yhtyvän sotaan, ja Bruno oli hyvin huolissaan eri tukikohtiin siirretyistä tarvikkeista, henkilökunnasta ja ennen kaikkea valuutasta. En ollut kuullut Brunon milloinkaan puhuvan niin asiantuntevasti valuuttakysymyksistä kuin noina aikoina.

Tuhlata tai vaikkapa vain kuluttaa rahaa ulkomailla merkitsi Brunolle sitä, että petti isänmaataan, ettei ollut selvillä asioista, ettei ymmärtänyt mitään. Vuonna 1940, eräänä toukokuun päivänä, hän päätti tehdä tarkastusmatkan linjan kaikkiin lentotukikohtiin Roomasta Rioon saakka. Huhuista ja kirjeistä ilmeni, että Amerikassa oleva henkilökuntamme osoitti menettelyssään eräänlaista ajattelemattomuutta, ja tämä suretti häntä ja sai hänet syvästi pahoilleen. Hän käski minun panna kuntoon lentokoneen ja ilmoitti virallisesti lähdöstään.

Toukokuun 2 päivän aamuna 1940 lähdimme Sevillaa kohti, saavuimme Lissaboniin, sitten Villa Cisnerokseen ja Suolasaarelle. Minusta tuntui, ettei lento itsessään kiinnostanut häntä kuten menneinä päivinä, mutta hän teki merkintöjä ja kirjoitti muistiin jokaisen eri tukikohdissa havaitsemansa seikan. Hän puhui kaikkien kanssa ilmoittaen tehtävät, jotka oli kiireellisimmin suoritettava. Lissabonissa hän puhui tovereille puolueen huoneistossa. Vähän, mutta selkeitä ja syvää velvollisuudentuntoa uhkuvia sanoja.

Tässä tilaisuudessa Bruno, jota siihen asti olin pitänyt aina pelkästään hyvänä lentäjätoverina, alansa erikoistuntijana, todellisena teoreettisena ja käytännöllisenä järjestelykykynä, osoitti minulle myös olevansa mies, jolla oli perinpohjaiset yhteiskunnalliset ja taloudelliset tiedot yhtyneenä terveeseen, isänmaalliseen henkeen.

Hänessä ilmeni vakavuus, joka sai minut hämilleni.

Tutustuttuaan Suolasaaren uusiin, varastosuojina, polttoainevarastoina, keittiöinä, asuntoina käytettyihin rakennuksiin, radiolähettimeen ja -vastaanottimeen, uuteen paikalliseen radioasemaan, hän pani kuntoon matkalaukkunsa ja muistiinpanoja ja merkintöjä täynnä olevan salkkunsa. Kaikki oli valmiina Atlantin lentoa varten, jonka määränä oli viedä hänet Brasiliaan.

Mutta illalla myöhään saapunut radiosanoma kehoitti häntä palaamaan kiireesti Roomaan.

Tuona päivänä vieraili Suolasaarella presidentti Vargasin poika, jonka kanssa Bruno keskusteli kauan. Mieluisa vieras

tuli Berlinistä, missä hän opiskeli, ja oli nyt paluumatkalla Brasiliaan. Hän puhui erittäin hyvää Saksasta ja sikäläisestä elämästä. Hän kertoi meille Saksan kansan erinomaisesta mielialasta. Myöhemmin hän oli mukanamme kalastusretkellä.

Bruno ei ilmaissut Vargasille, että hänet oli kutsuttu Roomaan. Hän sanoi lykänneensä lähdön tiedustellakseen tarkemmin eräitä kysymyksiä Kap Verden kuvernööriltä. Seuraavana aamuna, heti kun Atlantin kone oli lähtenyt, me nousimme koneeseemme ja suuntasimme kulkumme Roomaa kohti, minne saavuimme seuraavana päivänä.

Muutamia päiviä myöhemmin Italia oli sodassa.

Pommituslennoilla Maltan ja Kreikan yläpuolella

Sodan puhjetessa Bruno esitti useita erilaisia ehdotuksia, miten LATIn koneita ja lentäjiä voitaisiin käyttää hyväksi. Ehdotuksia ei otettu huomioon ensi aikoina, mutta myöhemmin toteutettiin joitakin hyvin hyödyllisiä yrityksiä hänen suunnitelmiensa pohjalla.

Brunoa kiinnosti kuitenkin nyt vain hänen oma laivueensa. Hän otti komentoonsa 260:nnen pommituskonelaivueen, joka oli muodostettu Cant Z 1 007 *bis*-koneista ja jonka tukikohdaksi määrättiin Ghedi. Hänen laivueensa kuului minun ryhmääni, 106:nteen, jota nimitimme »Etanaryhmäksi».

Kun välttämätön koulutus oli saatu Ghedin lentokentän seuduilla, lähdimme elokuun 16 päivänä 1940 Trapanin lentokentälle, minne meidät oli komennettu, ottaaksemme osaa sotatoimiin Maltan saarta ja keski-Välimeren sota- ja kauppalaivastoa vastaan. Lokakuun 28 päivänä 1940 lähdimme Milon kentältä ja siirryimme Grottaglieen taistellaksemme Kreikkaa vastaan. Tälle lentokentälle jäimme Kreikan sodan loppuun asti.

Brunon tekemät taistelulennot ilmenevät lentopäiväkirjasta. Niitä on paljon ja ne ovat tekoina merkittäviä. Mutta erikoisesti on mainittava lentoinnostus, joka eli hänessä ja jota hän osasi vuodattaa toisiinkin.

Minä olin melkein aina mukana hänen lennoillaan, en kuitenkaan siksi, että hän olisi tarvinnut minua. Minä päinvastoin tarvitsin häntä, jos halusin saada hyviä osumia. Jotta olisin voinut suorittaa tähtäämisen tietyllä tarkkuudella, piti Brunon olla ohjaajanani. Ennen saapumistamme kohteeseen hän näet ohjasi tarkalle lentolinjalle, kone täydelleen vaakasuorassa, säilytti tasaisen nopeuden ja oli valmiina väistämään oikealle tai vasemmalle sen mukaan, kuin kosketin kädellä häntä oikeaan tai vasempaan jalkaan.

Hän puolestaan oli juuri näihin aikoihin hyvin pahoillaan pelkästä ajatuksesta, että ihmiset voisivat luulla tai luulivat hänen ammattitaitoansa keskinkertaiseksi, jopa siinä määrin, että halusi vakavissaan siirtoa hävittäjälentäjiin, jotta yksinään koneessa olisi voinut antaa kiistattoman näytteen todellisista mahdollisuuksistaan lentäjänä.

Muistan hänen ensimmäisen lentonsa Maltan yläpuolelle, missä englantilaiset valmistivat meille aika epämiellyttävän vastaanoton, varsinkin kun oli kysymyksessä meidän ensimmäinen sotatoimemme. Ilmatorjuntapatterit ja hävittäjät kohdistivat meihin koko leppymättömän voimansa. Bruno odotti rauhallisena osumaa. Jos sitä ei tullut, oli sitä enemmän voitettu. Tähtäys Micabban lentokenttään onnistui hyvin. Jotkut koneet irroittivat pomminsa liian myöhään. Bruno raivostui ja sanoi noille lentäjille, ettei kannattanut joutua vihollisen torjuntatuleen, jos sitten pudotti pommit liian myöhään. Muutamat sirpaleet viilsivät joistakin kohdista meidän ja muidenkin koneita. Mitätön asia!

Onnistunut lento oli Tatoin pommitus Kreikan sodan ensimmäisenä päivänä. Lähdimme hyvin varhain kymmenellä koneella Atenaa kohti. Kahden ja puolen tunnin lento vihollisalueella ja yllättäen komea pommiryöppy lentokentälle. Sillä

välin nousivat hävittäjät ilmaan ajaakseen meitä takaa. Näimme niiden lentävän vaivalloisesti, kun taas meidän koko muodostelmamme teki täyskäännöksen oikeaan ja lähti paluumatkalle yli Peiraieuksen, joka oli täynnä kaikentyyppisiä ja -kokoisia laivoja valkoisine höyrypatsaineen. Ehkä niiden sireenit varoittivat juuri meidän saapumisestamme.

Toinen lento, jonka muistan hyvin, oli Peratin sillan pommitus. Oli varhainen aamu. Vuoret lumipeitteessä ja ilma selkeä, kristallinkirkas. Taivaanrannalta nouseva aurinko loi syvän varjon näihin laaksoihin, niin että ne helposti sekoittuivat toisiinsa. Tie häipyi näkyvistä, jokia ja puroja ei enää erottanut. Peratin siltaa ei näkynyt. En saanut sitä silmiini. Teimme kierroksen, joka sekin oli tulokseton. Nousin tähtäyspaikalta ja sanoin Brunolle, ettei minun onnistunut saada kohdetta näkyviini ja että pelkäsin erehtyväni.

Omat joukkomme olivat lähiseuduilla, ja siksi olin vähän huolissani. Silloin Bruno osoitti minulle Janinan pienen järven ja tien.

— Lennämme tien kohdalle ja seuraamme sitä, hän sanoi, ja niin teimmekin.

Tietä seuraten oli helppo nähdä kohde, ja osuma oli tarkka. Mutta jäimme ainakin 30 minuutiksi vyöhykkeelle.

Englantilaiset kiertelivät aina 30 tai 40 hävittäjän ryhmissä. Vaara oli melkoinen. Bruno, joka säilytti täysin mielenmalttinsa, auttoi minua rauhallisena kuten tavallisesti. Palattuamme maankamaralle tunsin velvollisuudekseni sanoa hänelle suoraan, että hän oli tehnyt miehen työn auttaessaan minua niinkuin oli tehnyt, jotta sotatoimi ei jäänyt tuloksettomaksi.

Eräänä yönä meidän oli määrä lähteä pommittamaan Patraita. Lähdimme pimeän tullen. Oli jo täysi yö, kun tavoitimme kohteen. Näkyväisyys oli huono. Kuu katosi usein hajapilvien väliin. Laskeuduimme matalammalle seurataksemme rannikkoa, ennenkuin kääntyisimme Korinton kanavan kohdalta sisämaahan. Tultuamme rannikolle Bruno ei päästänyt sitä näkyvistä, jottei erehtyisi. Patrain osoitti meille toimin-

nassa oleva ilmatorjuntapatteri. Leimahdukset herättivät huomiotamme ja niiden avulla totesimme niistä vasemmalle olevan kaupungin. Pudotimme pommit, jotka osuivat patolaitteisiin valtavasti räjähtäen. Paluumatkalla nousi itätuuli, joka ajoi meitä länttä kohti. Meidän piti palata omalle alueellemme määrättyjen pisteiden kautta ja määrättyä reittiä.

Oli pilkkopimeä. Allamme näkyi karehtiva meri, jota halkoi kuun loistava juova.

Annoimme Brindisin määrätä asemamme: olimme siirtyneet paljon vasemmalle. Korjasimme suunnan heti paikalla. Olimme vaarassa joutua Taranton ylle, ja siellä olisi meille valmistettu kuuma vastaanotto! Saavutimme rannikon määrätyllä kohdalla antaen sovittuja merkkejä ja niin saatoimme rauhassa laskeutua Grottaglien lentokentälle.

— Minua huolestuttaa enemmän kotiinpaluu kuin lento vihollisalueelle, sanoi Bruno minulle tuona iltana.

Muuan toinen ilta oli huvittava. Meidän oli määrä mennä pommittamaan Argyrokastron ja Kalibakin välistä tietä. Yö oli todella pimeä. Tuskin olimme ilmassa, kun emme enää erottaneet maata. Sanoin Brunolle:

— Pysyttele mieluummin reitin eteläpuolella, sillä muutoin olemme vaarassa joutua Brindisin ylle; ilmatorjunta antaa silloin hälytyksen ja voi ampuakin meitä.

Ei näkynyt kuitenkaan mitään. Erotimme vain allamme meren ja rannikon viivan. Käännyin taakseni ja hiukan vasemmalla näin Brindisin kaikkine pattereineen, jotka ampuivat. Huomautin Brunolle tuosta ilotulituksesta, ja hän vastasi:

— Ehkä siellä on englantilaisia koneita. Me menemme omille asioillemme.

Valonasta eteenpäin seurasimme tietä, joka näkyi hyvin, ja kiertäen kaupungin itäpuolelta lähdimme Tepeleniä kohti ja edelleen Argyrokastron tielle. Pudotimme pommit matalalta sarjassa määrätyin väliajoin ja lentäen Korfun lähiseutujen kautta palasimme tukikohtaamme. Ennenkuin erotimme Apulian rannikon, näimme Brindisin, mistä ammuttiin yhä.

— Siellä lienee hälytys, ja silloin laskeutumiskentän valot on sammutettu, sanoin Brunolle.

Lensimme lähemmäksi ja huomasimmekin valot sammutetuiksi. Teimme odotellessamme kierroksen ja ilmoitimme tulostamme radiolla ja valomerkeillä. Kukaan ei vastannut. Kierrellessämme näimme toisen meikäläisen koneen, joka sekin antoi sovittuja merkkejä. Sanoin silloin Brunolle:

— Menkäämme tuon taakse. Jos ne ampuvat sitä maasta, jatkamme matkaa Foggiaan.

Sitten huomasimme, että valonheittäjät olivat syttyneet. Toinen kone laskeutui, ja niin laskeuduimme mekin. Maahan päästyämme lentokentän päällikkö kertoi meille siellä syntyneestä sekasorrosta ja siitä, miten hän oli saanut hikoilla kaksi paitaa märäksi selittäessään ilmatorjunnan miehille, että oli kysymys omista koneista. Vain näin hän lopulta oli voinut saada sähkövoimaa.

Kun Kreikan sota oli päättynyt ja viimeiset lennot saarten valloittamiseksi oli tehty, Bruno lähti heti Roomaan muodostaakseen laivueensa. Mutta toimenpiteet eivät sujuneet hänen suunnitelmiensa mukaan. Kun Bruno oli useita kertoja kohdannut ilmavoimien pääesikunnan komentajan, hänet siirrettiin Pisaan, missä hän oli saava surmansa lento-onnettomuudessa, voimakkaan itsetuntonsa uhrina, sydämessä suuri toive saada toimia ja mielessä synnynnäinen halu täyttää velvollisuutensa. Onnettomuudessa, jonka pääasiallisesti aiheutti koneen nestepainelaitteen vioittuminen.

Olen lukenut kaiken, mitä Brunosta on kirjoitettu näinä päivinä, mutta kukaan ei ole ilmaissut, mitä Bruno ajatteli, millainen oli hänen luonteensa, mitkä olivat hänen tunteensa.

Ennen muuta hän asetti Ducen kaiken yläpuolelle. Hän tunsi Ducea kohtaan verratonta uskollisuutta ja ihailua. Mistään Ducen ajatuksesta ei saanut edes väitellä, hänelle ne olivat selviöitä. Kaikki pohdinta oli tarpeetonta.

Kaksi kertaa olimme yhdessä, kun Duce puhui Palazzo

Veneziasta, ja kummallakin kerralla näin hänen itkevän liikutuksesta.

Hänen luonteensa oli iloinen, hänen sydämensä hyvä. Silloinkin, kun hän vaikutti kovalta päätöksissään, hänestä oli ikävä, jos ne vähänkin loukkasivat jotakuta. Väiteltäessä hän oli aluksi melkein aina päinvastaista mieltä, mutta sitten hän mietti asiaa ollessaan yksin ja, jos huomasi sen oikeaksi, muutti kantaansa. Muussa tapauksessa ei ollut mitään tehtävissä. Hän oli itsepäinen, mutta jos hänet pantiin tiukalle, hän ilmaisi ajatuksensa tavalla, joka poisti sen vaikutelman, että tuo itsepintaisuus olisi ollut harkitsematta syntynyttä.

Hän oli kohdistanut päähuomionsa siviililentoon. »Sodan jälkeen», hän sanoi usein, »sotilasilmailussa tulee tauko. Sen sijaan siviili-ilmailu kehittyy nopeasti etenkin taloudellisista syistä. Sen vuoksi haluan tutkia ja valmistaa jo nyt koneita, joita voidaan rakentaa helposti heti sodan jälkeen tai jotka saattaa helposti muuttaa siviililentoihin sopiviksi. Nyt minulla on jo miehistöt, jotka ovat saaneet hyvän koulutuksen pitkäsäteisillä ja Atlantin lennoilla.

Vanhoja lentäjiä tulee olemaan vähän. Sodan jälkeen on heti valloitettava Amerikan, Intian ja Tyynen Valtameren markkinat.

Ennen kaikkea on tärkeätä yhdistää kaikki yhtiöt yhdeksi ainoaksi elimeksi, jottei voimia hajoitettaisi. Näin voidaan suuremmassa määrässä hyötyä kalustosta ja samalla säästää sitä huomattavasti. Vain yksi johtaja, yksi teknillinen johtoelin ja yksi hallitus.»

Tämän tapaista suunnitelmaa, joka esitettiin aikoinaan, ei hyväksytty.

— Elämme sodan aattona, asiasta puhutaan myöhemmin, hän sanoi.

Hän pysyi sitkeänä epäonnen sattuessa, hän osasi taivuttaa toiset.

Hänellä oli muitakin suunnitelmia, joita hän kertoi toisinaan salaisuutena minulle.

Brunosta puhuttaessa olisi vielä paljon muutakin sanottavaa kuin vain lennon ja urheilun alalta. Brunoa kiinnosti kaikki kansallinen toiminta, ja hänellä oli omat persoonalliset käsityksensä, joita hän osasi kehitellä, säilyttää ja esittää sopivalla hetkellä.

Everstiluutnantti *Gori Castellani.*

VII luku

SOTILAAN JA LENTÄJÄN KUNNIAMERKKEJÄ

Ilmavoimien kapteenille, lentäjä Bruno Mussolinille hänen sotilaana ja lentäjänä osoittamastaan urhoollisuudesta myönnetyt kunnia- ja ansiomerkit.

Taistelukentällä annettu hopeinen urhoollisuusmitali — Italian Itä-Afrikka.

(Virallinen lehti 1936, vihko n. 20, s. 312).

»Osoittaen erittäin suurta urhoollisuutta ottanut osaa vapaaehtoisena, nuorimpana pommituskoneen ohjaajana Itä-Afrikan sotatoimiin vihollisuuksien alkamisesta lähtien ja lentänyt yhteensä noin 110 tuntia vihollisalueella. Maaston laatu ja olosuhteet pakottivat hänet usein lentämään matalalla ja uhmaamaan vihollisen kiivasta torjuntatulta. Tällöin kone on saanut 18 kertaa osuman, mutta hän on aina suorittanut hänelle uskotun tehtävän. Pommitettuaan joulukuun 23 päivänä tuloksellisesti Tacazzèn kahlaamoita hän palasi koneen oikea siiveke räjähtävän ilmatorjunta-ammuksen repimänä ja irroittamana.»

Endertà—Tembien—Senien, lokakuun 3 päivästä 1935 maaliskuun 3 päivään 1936-XIV.

Lentäjänä osoitetusta urhoollisuudesta myönnetty pronssimitali — Italian Itä-Afrikka.

(Virallinen lehti 1936, liite n. 7, s. 33).

»Kun oli saatu tietää, että muuan kolmimoottorinen koneemme oli vaarallisissa olosuhteissa laskeutunut vihollisalueelle, hän lähti vapaaehtoisesti, nousten lentoon taitavasti ja erittäin rohkeasti Dessièn kentältä, jonka huono sää oli tehnyt melkein käyttökelvottomaksi. Pitkien ja vaarallisten etsiskelyjen jälkeen, jotka oli suoritettava mitä vaikeimmissa lento-olosuhteissa, hänen onnistui löytää onnettomuuden uhriksi joutuneen koneen miehistö ja viedä se turvaan Macallèhen. Esimerkillinen taidon ja toveruushengen osoitus.»

Dessiè, huhtikuun 13 päivänä 1936-XIV.

Lentäjänä osoitetusta urhoollisuudesta myönnetty hopeamitali.

(Virallinen lehti 1937, vihko n. 45, s. 1027).

»Ottanut osaa ohjaajana lentokilpailuun Istres—Damaskos—Parisi.»

Hopeinen urhoollisuusmitali — Espanjan sotatoimet.

(Virallinen lehti 1938, liite n. 03, s. 11).

»Vapaaehtoisena sodassa, jota käydään korkeimpien ihanteiden puolesta, hän hopean pommituskoneen päällikkönä osoitti innostusta vaikeimmissakin tehtävissä ja selviytyi niistä urhoollisesti. Alati valmiina jaloimpiin tekoihin hän otti osaa lukuisiin sotatoimiin välittämättä vihollisen kiivaasta torjuntatulesta. Esimerkillinen ja selvä sotilaskunnon osoitus.»

Espanjan lennoilla, lokakuun 26 päivänä 1937-XV.

Hopeinen urhoollisuusmitali — Nykyinen sota.

(Virallinen lehti 1941, vihko n. 33, s. 1382).

»Pommituslaivueen komentajana hän on suorittanut osastonsa kärjessä lukuisia sotatoimia voittaen päättä-

väisenä ja ylevän taisteluhengen kannustamana kaikki epäsuotuisten sääsuhteitten ja vihollisen kiivan torjunnan tuottamat vaikeudet. Hänen jalo velvollisuudentuntonsa, rohkeutensa ja uskalluksensa olivat aina esimerkkinä hänen miehillensä, joissa hän osasi herättää uhkarohkeimpiinkin tehtäviin tarvittavaa intoa ja luottamusta.»

Välimeren ja Kreikan yllä, elokuu 1940-XVIII — marraskuu 1940-XIX.

Lentäjänä osoitetusta urhoollisuudesta myönnetty kultamitali (kuoleman jälkeen).

(Virallinen lehti 1941, vihko n. 37, s. 1604).

»Ollut lentäjänä kolmessa sodassa, vapaaehtoisena Afrikassa ja Espanjassa sekä lentänyt aavikoitten ja valtamerien yli osoittaen usein sankaruutta uskaliaan nuoruutensa lyhyenä kautena, joka oli täynnä uskoa ja rakkautta, intoa ja taisteluja. Silmissä uskaltamisen ilo hän kaatui taistelupaikallaan suorittaessaan koelentoa uudella pitkäsäteisellä pommituskoneella ja näin todellisena esitaistelijana ja sankarina valmisti tietä uusille taisteluille ja uusille voitoille. Tahtoen lisätä isänmaansa ilmailun kunniaa hän antoi sille henkensä.»

Pisan yllä, elokuun 7 päivänä 1941-XIX.

Nimitys aktiivivänrikiksi sotilasansioitten perusteella — Italian Itä-Afrikka.

(Virallinen lehti 1937, vihko n. 16, s. 333).

Ylennys luutnantiksi sotilasansioitten perusteella — Italian Itä-Afrikka.

(Virallinen lehti 1936, vihko n. 31, s. 518).

Ylennys kapteeniksi erikoisten ansioitten perusteella — Pitkänmatkanlento.

(Virallinen lehti 1938, vihko n. 6, s. 87).

Sotilasansioristi osallistumisesta Espanjan sotatoimiin.
(Virallinen lehti 1938, liite Espanjan sotatoimet n. 07, s. 4).

Muistomitali roomalaisine miekkoineen osallistumisesta Italian Itä-Afrikan sotatoimiin.
(Virallinen lehti 1938, vihko n. 42, s. 1271).

Espanjan sotaretken muistomitali.
(Virallinen lehti 1938, liite Espanjan sotatoimet n. 07, s. 19).

Muistomitali Espanjan sotatoimissa vapaaehtoisina ansioituneille.
(Virallinen lehti 1938, liite Espanjan sotatoimet n. 07, s. 40).

Addis Abeban valloituksen merkki.
(Virallinen lehti 1937, vihko n. 40, s. 909).

Lentäjäkapteeni Bruno Mussolinille myönnetyt ulkomaiset kunniamerkit.

ESPANJA

Espanjan sotamitali.
(Legionääri-ilmavoimien puolen kuun päiväkäskyn liite n. 09 toukokuun 18 päivältä 1939).

Espanjan yleinen sotamitali.
(Legionääri-ilmavoimien puolen kuun päiväkäskyn liite n. 07 toukokuun 16 päivältä 1939).

Espanjan sotaretken mitali.
(Legionääri-ilmavoimien puolen kuun päiväkäskyn liite n. 12 toukokuun 21 päivältä 1939).

SAKSA

Saksan Kotkan ritarikunnan III luokan ansioristi miekkoineen.

VIII luku

HAJAPIIRTEITÄ

Fascisti kehdosta hautaan

Lähtösi Afrikan sotaan oli estänyt sinut suorittamasta lyseon päästötutkintoa. Mutta mielessäsi oli säilynyt halu täydentää opintojasi. Eräänä päivänä vuoden 1941 toukokuussa sanoit minulle salaisuutena: »Olen valmistautunut menemään päästötutkintoon. Älä sano sitä kenellekään.» Kesäkuun alussa ilmoittauduit sääntöjen mukaisesti kirjallisiin ja suullisiin kokeisiin, jotka suoritit säädettyyn tapaan opettajaneuvostolle. Tässäkään et halunnut etuoikeuksia tai helpotuksia. Tutkintojen jälkeen sanoit minulle, että aioit kirjoittautua Rooman Yliopistoon. Et ehtinyt tehdä sitä.

* * *

Olit fascisti kehdosta hautaan ja uskossasi järkkymätön. Samalla tunsit syvää rakkautta yksinkertaista kansaa kohtaan, joka elää puutteessa, rakkautta, joka on veressämme, koska se on kansasta lähteneen suvun verta. Sinusta kerrotaan paljon juttuja, sellaisia tapahtumia, jotka ovat tulleet tietoon, sillä monia ei kukaan ole ollut näkemässä.

Eräänä päivänä sanoit minulle: »Tarkoitatko, että minun olisi otettava selvää, ennenkuin annan apua sitä pyytävälle? Sitä pahempi, jos hän ei sitä ansaitse; hänen tuntonsa soimaa häntä!»

LATIn miehet kertovat, että palatessasi kerran Guidoniaan lahjoitit kenkäsi vanhusparalle, joka tarvitsi niitä, ja tulit toimistoon sukkasillasi.

Ystäväsi ja työtoverisi Frangiotto Pullè kertoo seuraavan tapahtuman:

»Eräänä päivänä tuli LATIn toimistoon kansannainen pyytääkseen Brunoa puhumaan hänen puolestaan Rooman kuvernöörille, jolta hän oli anonut oikeutta myydä hedelmiä ja vihanneksia eräässä kansankorttelissa. Bruno suostui, ja lupa myönnettiin.

Muutamia viikkoja myöhemmin nainen tuli uudelleen Brunon luo kertoakseen, että lupa oli saatu, mutta ettei hän voinut alkaa kaupantekoa, koska hänellä ei ollut myyntipöytää. Bruno hankki hänelle rahat pöydän ostamiseen.

Muutamien päivien kuluttua sama nainen tuli taas ja sanoi Brunolle: 'Hankitte minulle luvan, ostitte minulle myyntipöydän, mutta en voi aloittaa kaupantekoa, koska minulla ei ole hedelmiä eikä vihanneksia. Kukaan ei tahdo antaa minulle tavaraa luotolla.'

Bruno kutsui sihteerin ja sanoi tälle: 'Autoimme häntä saamaan luvan, toimitimme hänelle myyntipöydän, täydentäkäämme työmme rahoittamalla yritys.' Ja nainen sai, mitä tarvitsi ensimmäiseen tavaran ostoon.»

* * *

Raha, tavara, rikkaudet eivät vähintäkään houkutelleet sinua. Komeus ja loisto jättivät sinut välinpitämättömäksi. Niin sanottu seuraelämä oli sinulle tuntematon. Kun jouduit pakosta juhliin, näkyy valokuvissa kasvoillasi etäinen, melkein alistunut ilme. Et viihtynyt lörpöttelevien ihmisten parissa, joilla ei ole toisilleen mitään sanottavaa, et seurusteluhuoneiden raskaassa ilmassa, sinä, joka olit lapsesta pitäen tottunut elämään ulkona, auringossa, luonnon ja elementtien keskellä.

* * *

Heinäkuun alussa teit matkan tutustuaksesi henkilökohtaisesti Atlantin tukikohdissa saksalaisten järjestelytöihin. Palattuasi jätit ministeriölle kaksi selostusta: toinen oli luonteeltaan puhtaasti teknillinen, toinen yleispoliittinen. Valitsen jälkimmäisestä joitakin mielenkiintoisimpia kohtia:

»Käynti Atlantin koulussa ja lento-osastoissa oli hyödyllinen ja selventävä. Meidät otettiin kaikkialla todella toverillisesti vastaan ja meille kerrottiin auliisti tietoja ja yksityiskohtia.»

Lentokenttien järjestelystä huomautit aivan oikein:

»Käsitys, että lentokoneen miehistön kokoonpanoa ei ole muuteltava, on sekä oikea että tärkeä. Mutta varsinkin kannatan sitä menettelyä, että opettajiksi lähetetään osastojen parhaista valitut miehistöt, siis miehiä, joilla on vaikutusvaltaa oppilaisiin, koska he ovat jo taistelleet ja olleet lentäjinä. He kykenevät myös antamaan jollekin uudelle erikoisalalle aikovalle tarpeellisen opetuksen ja käytännölliset neuvot, kuten vain ne, jotka ovat olleet tämän sodan aikana sotatoimiin osallistuneissa osastoissa.

Lüneburgissa viettäminämme kahtena päivänä söimme ateriat lentokentän upseerien pöydässä. Ruokaa säästetään tarkoin ja tuhlaaminen on ankarasti kielletty. Kankaiset ruokaliinat on poistettu käytännöstä ja tilalla on paperisia. Illalla piti kentän sotilassoittokunta meille konsertin. Tämä on miellyttävä tapa.

Bremen, joka on eniten pommitettuja kaupunkeja, ei näytä pahasti vaurioituneelta. Tuhoutuneita rakennuksia on vähän ja pommien jälkiä harvassa. Saatuani tietää, että tehtaissa työskenteli 290 italialaista työläistä, käskin kutsua osan heistä kentälle puhuakseni heidän kanssaan . . . Huomasin, että kaikkialla, pienehköissäkin asutuskeskuksissa, käytetään nyt yksinomaan tervehdystä 'Heil Hitler'.

Bremenistä ja Lüneburgista lähdemme Atlantin rannikolle, V:hen, mistä johdetaan valtamerilentoja. Matkan kestäessä lennämme suunnattomien metsien ja Belgian ja Ranskan rik-

kaitten teollisuusseutujen yli. Kaikkialla näkee selvästi, että työn tahti on kuumeinen. V:ssä ottaa osastoa komentava everstiluutnantti meidät erittäin hyvin vastaan. Hän antaa meille auliisti tietoja, ja käymme hänen kanssaan pitkiä ja miellyttäviä keskusteluja.

Olin Bordeaux'n tukikohdassamme, kun muuan sukellusveneemme lähti matkaan. Se oli ihmeellinen näky. Merimiestemme innostus, hilpeys ja terve kuri ovat vertaansa vailla. Tuona päivänä, jonka vietimme laivastoupseeriemme parissa, tunsin elävästi, että he ovat erinomaista väkeä. Kaikkia elähdyttää päättäväinen pyrkimys suorittaa tehtävänsä entistä paremmin, ja nyt, kun he ovat saaneet välttämättömän kokemuksen, he myös kykenevät siihen. Bordeaux'ssa elämä sujuu melkein normaalisti. Suhtautuminen merimiehiimme on myös kokonaan muuttunut. On kuitenkin ilmeistä, että ranskalaiset eivät siedä meitä.»

Marina

Löydän päiväkirjastani:

Lokakuun 3 päivänä 1938. Ilmoitus Brunon ja neiti Gina Rubertin, opetusministeriön virkamiehen tyttären, kihlautumisesta.

Lokakuun 27 päivänä 1938. Vastaanotto Brunon ja Gina Rubertin pian tapahtuvien vihkiäisten kunniaksi. Kaikki on hyvin. Kaksikymmenvuotiaana Bruno on ollut kahdessa sodassa ja kahdella pitkällä lennolla, joista toinen oli lento Atlantin yli. Mieleni on hiukan alakuloinen, kun ajattelen, että Bruno lähtee vanhasta kodistaan, mutta se on oikein ja esimerkillistä. Toivon, että hänen elämänsä tulee onnelliseksi.

Lokakuun 29 päivänä 1938. Brunon vihkiäisten aikana satoi lakkaamatta. Nyt he lähtevät Napoliin.

Avioliitosta syntyi maaliskuun 6 päivänä 1940 Marina, joka minun tätä kirjoittaessani on tuskin puolentoistavuotias. Vasta paljon myöhemmin hän saa tietää, mitä on tapahtunut. Hänellä on sinun piirteesi. Hänessä jatkuu sinun elämäsi. Hän on perinyt sinun silmäsi, sinun hiuksesi, sinun veresi. Ehkä myös luonteesi. Häntä katsoessani katson vieläkin sinua.

Runoilijat

Kuolemasi, Bruno, koski runoilijoiden herkkään mieleen. Monia runoja ilmestyi lehdissä ja aikakauskirjoissa. Otan tähän ne, jotka tuntuvat parhaimmilta. Aloitan latinankielisistä.

Professori Domenico Tinozzi Cugnolista (Pescarasta), joka on tunnetuimpia nykyään eläviä latinisteja, on omistanut sinulle tämän runon:

IN OBITU BRUNONIS MUSSOLINI,
EPICEDION

Miles, tu superas qui nunc evadis ad auras
Comiter excipiunt Dî Patrii Indigetes,
Te moerens Tellus Saturnia rite salutat
Ascensumque tuum corde pio celebrat.
Quae tibi viventi virtus viresque Latinae
Pro Patria extincto gloria quanta tibi!
Quis ruit aerium saturum, te Duce, monstrum
Ex alto pavidis fustibus exitium
Aetatisque tuae quis ver heu diruit almum?
Sursum corda, Itali; nunc animis opus est.

Todin kaupunginkirjaston hoitaja, prelaatti Francesco Giardinieri, ajatellen äitiäsi palauttaa sinut mieliin seuraavin sanoin:

Ut veteris caelum voces tetigere Rachelis
Ereptos natos flebat ubi illa sibi,
Sic hodierna Rachel, multis, loca, questubus! implet
Etsi animi curas, strenua, corde premit.
At quo, nostra Rachel, tu fortunatior illa
Pro Patria Brunum quae periisse scias!
Qui caeli victor vacuas tranaverat auras
Non leve per pugnas quem manet usque decus,
Dum magno insidias hosti molimine tendit
Extemplo heroum coetibus inseritur.
Pro Patria verum fortes profundere vitam
Si auxilium desit Numinis, unde datur?
Hoc tu freta, Rachel, maternas pectore curas
Pellas; sidereos attigit Ille choros.
E quibus Italiae, pro qua fuit ultro piamen,
Adsit propitius tempus in omne precor.
Brune, o Brune, Tuo facias Auctore Parente
Pax justa adveniat quae bona cuncta paret.

Franciscus Giardinieri

Meridiano di Roma julkaisi syyskuun 7 päivänä seuraavan Corrado Govonin runon:

ISÄ BRUNO MUSSOLININ KUOLTUA

I

Maanpaon kovaa leipää purtuansa
syö hiljaisuudessa nyt kyyneleitä.
Polttava haava on nyt sydämensä.
Verensä jalon antoi säästämättä
kuin suihkulähde jakaa runsauttansa:
nyt kaiken verensä hän antaa kukan.
Hän itkee, sisimmässään itkee.
Hän itkee salaa tuskan kammiossa,
ja vahvat kadehtivat häntä;
ett' ykskään isä kyyneliin ei jäisi,
ett' autiolle tielle nyyhkyttäen
ei ainoakaan äiti tähyäisi.

II

Pojalle lausui isä nurmikolla:
»Sä vallan tahdon piirrettynä merkein
näät maahan, taivaaseen ja mereen;
mut siitä kauemmaksikin sen vielä
sä kannat, voittamaton, siivin kerkein.»
Isälle vastas poika:
»Sun merkkis kannan ohi joka maalin,
jos niin sä käsket, minä, kaltaisesi.»
Ruoholla vihreällä sylityksin
he vaiti seisoi, kotka, kotkanpoika,
ja sydän sydämelle puhui yksin.

III

Ja nurmikko ja meri, taivas
viheriöivät kaiken uskallusta;
merellä, taivaassa ja maassa
kuolema kaunis oli niinkuin voitto.
Lens nuori kukka, joka aukes
jo täyteen loistoon ennen nuppuansa,
korkeuden puhtauteen maan tomun kantoi,
pimeän valoks muutti hehkullansa.
Nyt seisoo yksin isä
alati vihreällä nurmikolla.
Hän pojan kutsun kuulee: »Isä!» Havaa,
sylinsä levittää, mut syliin tuohon
nyt pusertaa vain enää taivaan, ruohon.

IV

Nyt isän veren lähteet poika avaa . . .
Ja valittaa ja hikoaa Kars verta,
Hänessä kuohuu, paisuu vihreä Piave,
ja hänen Marttyyreinsa hajaantunut virta,
tuo väkivallan vuodattama veri:
se Philainosten veri, elävältä multaan
nyt haudattu, mut saava sadon kultaan,
kun uudet sotamerkit näkee tuuli, jotka
on kultasalamat ja hopeainen kotka.
Ja hän on lähteen loppumattomuutta.
Hän joka tuskasta saa voimaa uutta.

V

Maanpaon kovaa leipää purtuansa
syö hiljaisuudessa nyt kyyneleitä.
On suuren sydämensä vuodattanut.
Mut ken saa enemmän kuin lahjoittaja?
Nyt tarjoaa hän nuorukaisen veren.
Mut tulee päivä; ja hän enää yksin
ei seiso vihreällä nurmikolla.
On ympärillään kuolleet vieretyksin,
uskollisimmat, alttiit, elävimmät,
ainoat, joill' on paikka rinnallansa.
»Soturit! . . .» paisuu ääni voimassansa.
He häntä kutsuvat kuin omaa isää.
Kuin aalto aavan meren rantaan
lyö äänten kohtalokas laulu.

Ja kansa näkee hänen kyynelensä,
ymmärtää hänen isän sydämensä.

Corrado Govoni

Quadrivio julkaisi elokuun 12 päivänä seuraavan runon:

MURTUNUT SIIPI

Bruno Mussolinin muistolle

He odottivat sua toreillansa,
kauppiaat, sotilaat ja merimiehet
aamussa, jonka loistavaisin kulta

säihkyvin siivin maahan lentäneenä
kirkkojen seinämiltä hymyi aamuun,
lävitse Duomon marmorkirjailuiden,

Bruschetton Duomon. Battistero
yön kastenurmikolle puhjenneena
kuin koskemattoman ja lumenpuhtaan

neitseellisyyden kukka loisti. Torni
kallistuneena hiukan, kuullaksensa
paremmin unelmiinsa Mottein huudon . . .

Vuorilta aina meren rantaan saakka
nyt oli Pisa, juhla sydämessään,
kuin valmis ristiretkeen Itämaille.

He odottivat sua: aamunkoissa
idästä kera auringon sä lensit,
ja yli väen yllättäen vyöryi

sun konees pauhu niinkuin maaliskuussa
ukkosen ääni vyöryy yli taivaan,
tuo auringon ja kevään, touonteon.

Sanaton kansa toreillansa tiesi:
sun riemuitseva sydämesi lauloi
tuon rautakuoren sisään suljettuna.

Ei kuullut kohinaa se Arnon suulla.
Niin olit kaunis! Arkkienkelinä
se sinut näki, jonka tuloon herää

elävät, kuolleet. Välkkyi hallavassa
sun viitassasi timantteina silmäs,
sä avaruuden kaunis hallitsija.

Näin näki kansa sinut korkeudessa.
Sä putositko? Ei, sä laskeuduithan,
siivillä, monilla, sä vainhan leikit,

siivillä kymmenillä! Mieletöntä
voi lentoasi! Kansan siipiesi
lähellä tunsit. Voi, ne kuka mursi?

Sun alistunut tuuli heitti alleen.
Kuin salama vain välähtänyt oisi,
ja kuolon ahne syli sinut sulki.

Kuin kilvellänsä, lieskan loimutessa,
sankarin hahmon sinut vainiolla
nyt näki kansa kauniinvihreällä.

Ei pelkoa, ei vavistusta kessään.
Jokainen äiti sua lähestyvä
sinussa kauniin olennon vain näki,

poikansa puhtaan sinussa he näki.
Kuin satakertaistaakseen elämäsi
niin päättäväisin, ylpein, jäyhin kasvoin

he siinä seisoi luona elämäsi,
sun elämäsi, jonka pyhän lihan
jokainen suudelma nyt oli haava.

He sanoivat: »Oi poika, mikä valo
sun kuolemastas loistaa!» Joka käsi
kauneimmat kukat rinnallesi laski.

Mut kaunein noista, joista ruusut voiton
vei, olit sinä, hehkuvaisin kukka,
ja vaimot helmastaan kuin puutarhasta

sen versovan nyt tunsi aamun valoon.
Romagnan ruusu, Italian kukka,
kevättäs tuoksuva ja iloitseva Bruno!

On nimes tumma niinkuin multa, jossa
on aatranviilto, niinkuin rautatammi
tai karhunmarjapensas tummin marjoin,

tumma kuin kotka, haukanpoika:
ilmojen tiet sun oli tiesi, mistä
sä halveksuvan katseen maahan heitit!

Hyvästi! Öiden raskaat hunnut siirtää
sun siipiesi pauhu silmistämme,
Ariel, joll' on salamoista keihäät:

Sä tulet, öiden uniin, päivän hetkiin
levität sydämesi juhlapauhun,
merien sinen, jonne jälleen nouset.

Kuin kellon soiva ääni yli päämme
niin kuljet korkealta julistaakses
Italialle voiton, rauhan viestin,

maan keulalle, mi kääntynyt on tulevaiseen!

Giovanni Chiapparini

Libro e Moschetto julkaisi elokuun 30 päivän numerossaan runon, jonka nimenä oli:

BRUNO

Sinun siipesi sadat ja taas sadat taivaat tavoittaneet
elonkorjuun aikana putosi viljapeltoon:
kun sankarisanomaas ylhäältä tavoittaen
sinä teräksen henkeä varmaa ja hehkuvaista valoloistossa
kannustit Jumalaa kohti.
Sinun taivaasi loputon, merien-sininen
ei pettänyt sanaansa, jättänyt uskaliasta,
sua aamun kirkkauden ja ilmojen halkaisijaa,
ei polttava aurinko riisunut siipiäs,
jotka hengittivät sinun rintasi hengitystä,
vaan maa, kade, himoiten nousevaa nuoruuttasi
veti rinnalleen sinut kiihkonsa juovuttamana
kuin ahnas ja mustasukkainen, pelon vallassa, että
jumalaisen kaipuusi luo sinut lumottu lentosi veis
avaruuksien Herran sylissä liekehtivässä,
ja se enää ei suudella vois sinun karaistuneita ja nuoria
jäseniäsi.

Elonkorjuun tuulessa keinuva, kultainen vilja
uneksui sinun tomustas kuumasta, valmisti sulle
unohduksen vuoteen lämpimään aaltoiluun,
vapaitten ja kuumien sydänten rakkaus, vapaitten kuin sinun,
ja vaivojen alttari, uskollisuuden äänet!
Sinä pudonnut et, sinä tyynenä laskeuduithan,
kuten osaavat puhtaat vain, jotka jättävät taivaankannen
alas ihmisten maahan takaisin tuodakseen
pyhän nuoruuden kukkivan, tuoksuvan juhlan.

Sinun hurmion onnesta paisuneen katseesi alla
nuo kypsän viljan laineet alhaalla täällä,
vaon tuoksujen juovuttamien tuulien heijastukset,
elon keskeltä loistavat punaiset unikonkukat
levon iloiset lupaukset sinun verelles kiihkeälle
sua kutsuivat kauan jo ahnaalta lennoltasi.
Liki auringon tulta, sen lähteille asti kun noussut
olit, sinestä juopunut lentäjä, Luojalle vienyt

niin nöyränä uskon ja hyveiden kalliin lahjan,
taas nauraen laskeuduit, soi korviimme koneesi ääni,
näyt maiset aukenivat sinun silmillesi.

Sinut näimmehän kaikki: huumassa siristäen
vielä silmiäs kylläisiä sinä lähenit maata.
Sinä laskeuduithan, et tiennyt putoavasi!
Maan, vaivan ja nöyrien uhrien ihmiset täällä
ja äidit ja vaimot kaikki, me Isänmaa
sua alhaalla vuotimme keskellä kultaista viljaa!
Yhä loitoten tulesta auringon, ylevän himoitsevasta,
sinä nöyränä lensit, siipesi tyhjyyttä halkoi,
ja sanoit: »Mä laskeudun maahani, mies, en kaukainen taru,
rakastaakseni vielä ja rakkautta saadakseni.»

Miten rakastimmekaan sua, Bruno!
Sinut suljemme syliimme, naiset Italian
sinun sileää, valoisaa otsaasi hyväilevät!
Sinä palavan, kultaisen maan pojan poika,
näin täyttyi sun kohtalos!
Veres, rohkeutesi ja uhrisi tuoda leipään,
veres, nuoruutesi ja voimasi leipään,
jotta kansasi, heimosi hikoiluttavan maan
sinun lujuutes, uskos ja tekojes leivän saisi
nykyhetken ja tulevan työssä, etsien korkealta
sinun voitonsanomaasi auringosta.

Luutn. *Giuliano Maggioni*

Syyskuun 14 päivänä *Quadrivio* julkaisi tämän Bruno Fattorin sonetin:

BRUNO MUSSOLININ MUISTOLLE

Kas oksaa elonaikaan, yksinänsä
pään vihreän se nostaa tuuleenkin,
myrskyissä loistaa heelmin tähtisin,
ja sielu nousee, lentää lehviltänsä.

Mitalit paarivaatteen säihkyllänsä
nyt tähdittää, mut iäks varjoihin

se kätkee Brunon, joka aikaisin
valaisi toiveet miehen hymyllänsä.

Oi tähdet, jälkeen taivaan voittojen
ja merten, juhlain, veren, aseiden!
Nyt paljaan rungon näkee vaeltajat:

Putosi kaunein oksa, auringon
ja ilmain veli. Sammakot vait' on,
ja pyörein silmin linnut tarkastavat.

Perugialainen *L'Assaltò* lehti elokuun 18 päivänä:

BRUNO

Putosit iskemänä taivaan nuolen
kuin halki pyörryttävän taivaan voi
vain Rooman kotka.

Kuin pilven sinkoama pronssinuoli
maan järkyttää ja sydämet
niin pauhu moottorisi räjähtäneen.

Et koske maata, sydämissä, jotka
kuin tuhat moottoria sykkii, pauhaa,
taas voimakkaana nouset, koska
näin Sinun veriuhrissasi täyttyy
nyt suuren kasteen juhlamenot:
sä pitkän matkan lennollasi näytit
tien taivaiden ja uskallusten halki,
oi Bruno Mussolini!

Jokainen, joka kaatunuttaan valvoo,
sinussa elää jälleen järkytyksen,
muistoa menetyksen
sun kunniassasi hän palvoo,
ja kansas koko sydän huolee
puolesta sen, ken taistelee, ken kuolee.

Nyt suru, myötätunnon järkyttämä,
täys rakkautta, vihaa kiihkeätä,
ylpeyttä, uskoa ja uskallusta,
kuin sumu musta
nyt lankee isän-sydämees, oi Duce,
ja kiihtyy liekit tuskan roviolla.

Jää kuivaks silmä; itkusta ei tiedä
kultainen, suuri uskon malja,
ei nyyhkinätä koston huuto siedä,
ei voiton laulu,
se potkurien pyörteessä vain kiihtyy!

Tuskaisa liha
sun isänmaasi ettei turha
ja heikko sana ois, vaan todellisuus,
elävä Luojan kuvan mukaan
ja käskyjänsä totellen, oi Bruno,
valittu valittujen, kansan kallis,
surumme, kaikki maiset huolet
ja kuolinvaattees
liekiksi muutit sammumattomaksi.

Sun tietäs johti
ihanteen tähti, nuori soturimme,
sinessä Afrikan ja Espanjan ja halki
Atlantin, Albionin harmaan sumun,
kunnian, elämän ja kuolon viejä,
saattaja uuden sanoman. Päin itää
keisarikotkat lentää
päämääriin suuren kohtalomme!

Kuin kaikki jumalat sun maasi,
sen taivaiden, Francesco ja Balilla,
sä olet elävänä falangeissa,
sä korkeudesta valvot kohtaloita,
lähellä aina niinkuin nuolta viini,
oi Bruno Mussolini!

Fernando da Cesena

La Donna Fascista elokuun 30 päivänä:

BRUNO

Nyt italialainen äiti katsoo
sun konettasi maassa, särkynyttä,
ja unen, tuskan läpi näkee
sen kehtona
hän lapsensa, min ihme jättiläiseks
on kasvattanut,
ja joka syntyy kuolemattomuuteen.
Keisarikotkan suureen kohtaloon
hän syntyi, Bruno,
se Isän veren, Luojan lahja hälle.
Ja oman nuoruutensa syvä kiihko
vei hänet avaruuksiin, aurinkoon;
maan ahtaat tiet
hän heitti kaikki alleen
ja voimakkain ja kaunein miehenkasvoin
hän ohjas kohti korkeutta.
Nyt enää ei. Jo taukos koneen sydän,
voimaton aine maassa särkyneenä,
ei sydän Brunon.
Nyt ylväänä hän alkaa
suurimman lentonsa
ja Italian kanssa nousee
taivaiden ylle.

Italialainen veli

Rassegna Nazionale syyskuun numerossaan:

BRUNO MUSSOLININ KUOLTUA

Bruno,
kuin pyörteessä kukka,
kuin simpukka aallokossa,
valon välkähdys pimeydessä,
säde leikkivä varjostossa
kävi koneensa nopea lento
yli haudan ja mullan rajan,
kuin tarussa ylitse nielun
josta kaiu ei äänet ajan.

Hän lensi, mut siivellänsä
oli värinä murtuneen siiven,
jonka taittoi moottorin kiihko,
oli syvään kynnetyn mullan
vaonpohjista nouseva lämpö.
Tuhat hehkuvaa väriä kietoi
sädekehäänsä lentäjän sielun.
Valopyörteeseen ylös, ylös
sädeseppele, kutoma siellä
unelmoidessa enkeleiden
maan äitien hymyilyistä,
kun kuolee kentällä urho,
ja sieluista sankareiden,
veti syliinsä säihkyväiseen,
veti tähtipyörteeseensä.

Albino Pierro

Tässä on vain osa runoja, jotka syntyivät kuolemasi johdosta.

IX luku

JÄÄHYVÄISET

Kirjani on lopussa, Bruno, ja sanon sinulle jäähyväiset. Olen kirjoittanut kirjan, vieläkin kirjan, ja nyt, kun olen ehtinyt sen viimeiselle sivulle, tuntuu, kuin outo kainous neuvoisi minua luopumaan sen julkaisemisesta, kieltäisi minua päästämästä sitä kiertelemään ihmisten käsissä ja jättämästä sitä vieraille. Ehkä tämä olisi sinunkin toivomuksesi, sinun, jolle liika julkisuus oli vastenmielistä. Mutta tämä kirja ei ole puolustuskirjoitus, se ei ole ylistys: se on kertomus, vaatimaton inhimillinen kertomus, ja sellaisena uskon sen erityisesti nuorille, jotta heitä innostaisi sinun esimerkillinen elämäsi.

Mussolinien nimelle — niiden, jotka ovat olleet, niiden, jotka tulevat — sinun elämäsi ja sinun kuolemasi ovat antaneet katoamatonta jaloutta. Mussolinien moniin sukupolviin on nyt liittynyt nuori kapteeni, joka todella, oikean fascistin tavoin, halveksi »mukavaa elämää», joka kaikista toiminnan aloista valitsi vaarallisimman, joka rauhassa ja sodassa palveli Italiaa ja joka sotilasvelvollisuuttaan täyttäessään kuoli. Kaikki, mitä minä olen tehnyt tai olen tekevä, ei ole mitään sen rinnalla, mitä sinä olet tehnyt. Yksi ainoa veripisara, joka pulppusi sinun ruhjoutuneilta ohimoiltasi ja vuoti kalvenneille kasvoillesi, on arvokkaampi kuin kaikki työni, nykyiset, menneet ja tulevat. Vain veriuhri on suurta, kaikki muu on katoavaista ainetta. Vain veri on henkeä, vain veri merkitsee jotakin yksilöitten ja kansojen elämässä: vain veri antaa kunnialle sen purppuran.

Sanon sinulle jäähyväiset, Bruno. Kuinka kauan kulunee aikaa, ennenkuin minä laskeudun San Cassianon holviin nukkuakseni rinnallasi ikuisuuden unta?

Tämä kysymys ei vaivaa minua. Mutta ensin voitto. Voiton on kruunattava uhri, voiton on sovitettava niiden henget, jotka sitä tahtoivat ja jotka sitä valmistivat. Sinä olet yksi monista. Ja halusit olla vain yksi monista.

SISÄLLYSLUETTELO

UUDEN AIKAKAUDEN KYNNYKSELLÄ

Alfred Rosenberg:

UUTTA EUROOPPAA KOHTI

Puheita ja kirjoitelmia

Saksalainen valtakunnanjohtaja pohtii puheissaan ja kirjoituksissaan, jotka hän itse on valinnut tätä suomeksi julkaistua teosta varten, nykyisen uutta luovan murroskauden polttavia kysymyksiä. On syntymässä uusi ajattelutapa, joka muovaa kokonaan uudenlaisen yhteiskunnan. Kysymykset, millainen siinä on yksilön asema ja tehtävät ja mikä on yksityisen kansakunnan asema uudelleen muodostuvassa Euroopassa, kiinnostavat jokaista ajattelevaa kansalaista. Niitä sekä uudelleen järjestettävän talous- ja sivistyselämän pulmia selvittelee Alfred Rosenberg tässä teoksessaan uuden ajattelutavan pohjalla.

— »Se ajatuksen ja tunteen myönteinen, rakentava voima, joka huokuu valtakunnanjohtaja Rosenbergin esityksistä, opettaa meitä ymmärtämään saksalaista ajattelutapaa tuosta tulevasta Euroopasta, josta kaikki toivomme muodostuvan länsimaisen kulttuurin rakentajan ja — puolustajan.» *(Turun Sanomat.)* Hinta 75 mk, sid. 95 mk.

OTAVA